



PRÉFET DE LA GIRONDE

Département de la Gironde

Bilan de l'accidentalité et enjeux DGO 2012-2016

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

SOMMAIRE

1.Évolution globale des indicateurs.....	7
1.1.Les accidents corporels.....	7
1.2.Les tués.....	8
1.3.Les blessés.....	9
2.Analyses thématiques.....	10
2.1.Les accidents selon la période.....	10
<i>Selon la saison.....</i>	<i>10</i>
<i>Selon le jour de la semaine.....</i>	<i>11</i>
<i>Selon l'heure.....</i>	<i>12</i>
<i>Selon le jour et la nuit.....</i>	<i>13</i>
2.2.Les accidents selon le réseau routier.....	13
<i>Selon le milieu : agglomération, hors agglomération.....</i>	<i>13</i>
<i>Selon le type de réseau routier.....</i>	<i>14</i>
<i>Indicateurs de gravité par réseau routier.....</i>	<i>14</i>
2.3.Les usagers impliqués.....	15
<i>Catégories des véhicules impliqués.....</i>	<i>15</i>
<i>Répartition des tués par catégorie d'usagers.....</i>	<i>16</i>
<i>Selon le sexe.....</i>	<i>16</i>
<i>Selon la classe d'âge.....</i>	<i>16</i>
2.4.Les circonstances.....	17
<i>Les accidents en intersection.....</i>	<i>17</i>
<i>Selon l'état hydrique de la chaussée.....</i>	<i>17</i>
<i>Les accidents impliquant un seul véhicule.....</i>	<i>17</i>
<i>Les accidents contre obstacles fixes.....</i>	<i>18</i>
2.5.Les comportements.....	19
<i>Les dispositifs de sécurité.....</i>	<i>19</i>
<i>Les conduites addictives.....</i>	<i>20</i>
<i>L'alcoolémie.....</i>	<i>20</i>
<i>Les stupéfiants.....</i>	<i>20</i>
3.Fiches de suivi par type d'usagers.....	21
LES PIETONS.....	23
LES BICYCLETTES.....	24
LES CYCLOMOTEURS.....	26
LES MOTOS.....	27
LES VEHICULES LEGERS et VEHICULES UTILITAIRES.....	29
LES POIDS LOURDS (PL).....	31
LES VEHICULES SEULS (perte de contrôle).....	33
4.Bilan 2012-2016 des enjeux DGO.....	34

Ce bilan d'accidentologie a été réalisé par l'Observatoire et Techniques Sécurité Routières (OTSR), entité du service Mission Sécurité Routière de la Préfecture de Gironde.

Ce bilan pluriannuel a pour but de faire connaître l'accidentalité pour en comprendre les mécanismes, à travers notamment des analyses thématiques et de définir les enjeux de sécurité routière pour la DGO 2018-2022.

Les données d'accidentalité commentées et analysées dans chaque publication annuelle proviennent du fichier national des accidents corporels de la circulation routière.

Les bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation (BAAC) sont fournis par les forces de l'ordre qui les remplissent à la suite de tout accident corporel où ils sont intervenus.

La base nationale 2016 des « accidents corporels » a été arrêtée le 4 mai 2017 par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR).

Définitions

D'après la loi du 9 août 2004 relative à la politique de santé publique et l'arrêté du 27 mars 2007.

Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière :

- implique au moins une victime ;
- survient sur une voie publique ou privée, ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :

- les personnes indemnes : impliquées non décédées et dont l'état ne nécessite aucun soin médical du fait de l'accident ;
- les victimes : impliquées non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :

- les personnes tuées : personnes qui décèdent du fait de l'accident, sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident ;
- les personnes blessées : victimes non tuées.

Parmi les personnes blessées, il convient de différencier :

- les blessés dits « hospitalisés » : victimes hospitalisées plus de 24 heures ;
- les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

Les chiffres clés 2016

Combien ?

- **1 641** accidents corporels dont **77** accidents mortels et **82** tués,
- **2 144** blessés dont **456** Blessés Hospitalisés (BH) **1 658** Blessés Légers (BL).

Quand ?

Pour les accidents corporels

- 70 % des accidents en plein jour,
- Mois les plus accidentogènes : janvier, mai puis de septembre à décembre,
- 75 % des accidents du lundi au vendredi, 20 % les week-ends et 5 % les veilles et jours de fêtes (VJF),
- Horaires les plus accidentogènes en jours ouvrables : 7h-10h et 16h-19h (pointes trafic),
- Horaires les plus accidentogènes en week end et VJF : 0h-1h, 10h-11h et 16h-20h.

Pour les accidents mortels :

- 56 % des accidents mortels en plein jour,
- Dimanche le plus marqué avec 15 accidents mortels. Tous les autres jours de la semaine ont comptabilisé entre 10 et 11 accidents mortels,
- 68 % des tués en jours ouvrables (56 tués),
- 4h-5h, 11h-12h et 15h-19h représentent 57% des 56 tués en jours ouvrables 2016,
- 0h-1h, 6h-7h et 18h-20h représentent 53 % des 26 tués durant les week-end et VJF.

Où ?

Pour les accidents corporels

- 70 % hors agglomération.
- 63 % sur voie communale.
- 56 % hors intersection.
- 75 % sur chaussées sèches.

Pour les accidents mortels :

- 53 % hors agglomération.
- 83 % des tués sur route départementale.
- 74 % hors intersection.
- 71 % sur chaussées sèches.

Qui ?

Pour les accidents corporels

- 66 % sont des hommes,
- 88 % ont impliqué au moins un VL,
- 23 % ont impliqué au moins un 2RM.

Pour les tués :

- 71 % étaient des hommes,
- 65 % des tués avaient entre 25-44 ans ou + de 65 ans, dont 17 % avaient + de 80 ans,
- 60 % étaient des usagers VL ou VU, 17 % des 2RM.

Comment ?

Pour les accidents mortels :

- 30 % étaient liés à de la vitesse excessive ou inadaptée,
- dans au moins 26 % des accidents mortels, une alcoolémie supérieure au taux légal autorisé et/ou la au moins un produit stupéfiant étaient présents,
- 20 % avec refus de priorité,
- 24 % liés aux causes « Autres » : inattention des conducteurs ou fatigue / malaises conduisant au déport des véhicules de leur voie de circulation,
- 33 % des accidents mortels (41 % des tués) ont concerné un seul véhicule.

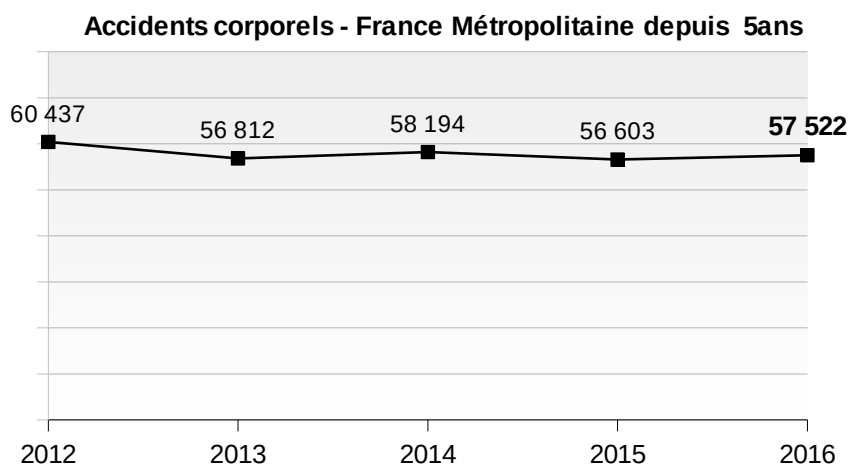
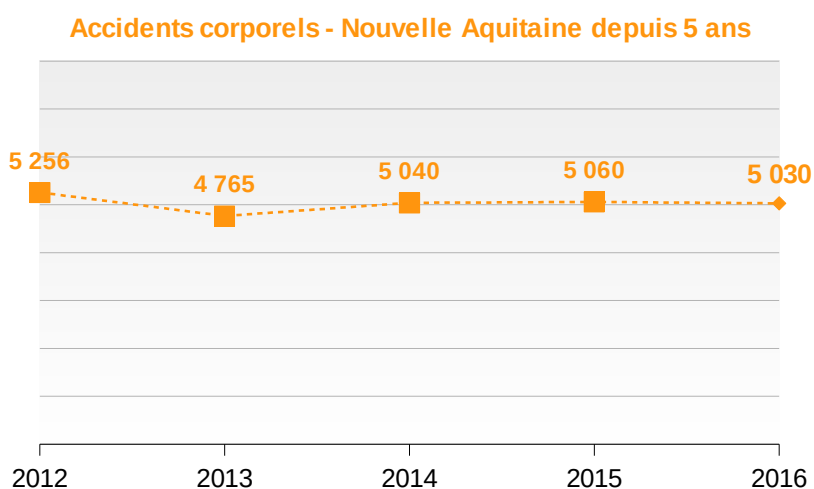
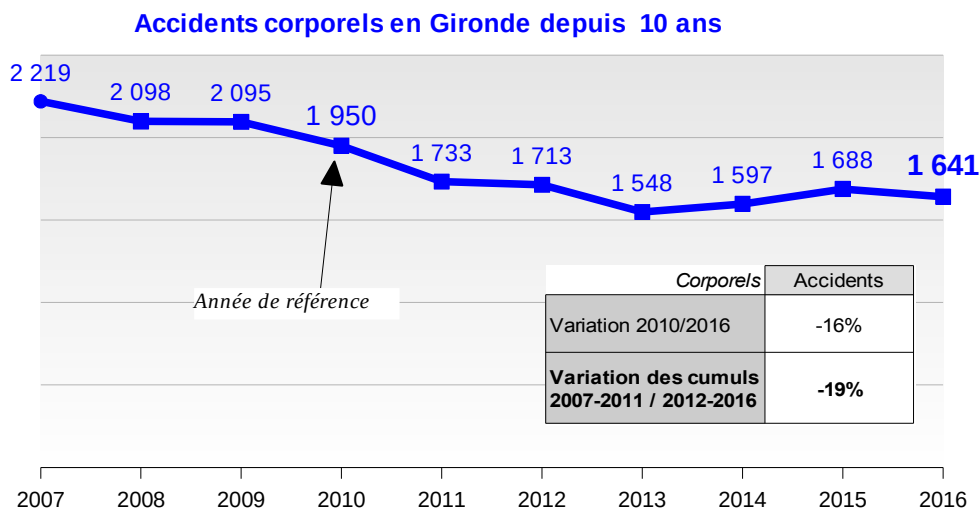
1. Évolution globale des indicateurs

1.1. Les accidents corporels

En comparaison à l'année 2010 de référence, on note une baisse de 16 % d'accidents corporels en 2016. Par rapport à 2015, le nombre d'accidents corporels en Gironde a diminué de 3 %.

On constate également une baisse de 19 % entre les cumuls d'accidents des 5 années 2007-2011 et 2012-2016.

En revanche, le nombre d'accidents s'est stabilisé à l'échelle de la région Nouvelle Aquitaine et il a augmenté de 2 % au niveau de la France Métropolitaine.



1.2. Les tués

Entre 2015 et 2016, une baisse du nombre de personnes tuées est enregistrée sur la Gironde et la Nouvelle Aquitaine compte tenu des 43 victimes de l'accident de Puisseguin d'octobre 2015.

On note néanmoins sur le département une forte augmentation de 38 % des accidents mortels entre 2015 et 2016. Le nombre de tués au niveau national est resté stable.

Accidents mortels et tués en Gironde depuis 10 ans



	Mortels	Accidents	Tués
Variation 2010/2016		+9%	+8%
Variation des cumuls 2007-2011 / 2012-2016		-9%	-2%

La variation entre 2010 et 2016 des tués au niveau de la France métropolitaine est de -13 % alors qu'elle est de + 8 % en Gironde.

On note néanmoins une baisse du cumul sur 5 ans entre les deux périodes 2007-2011 et 2012-2016.

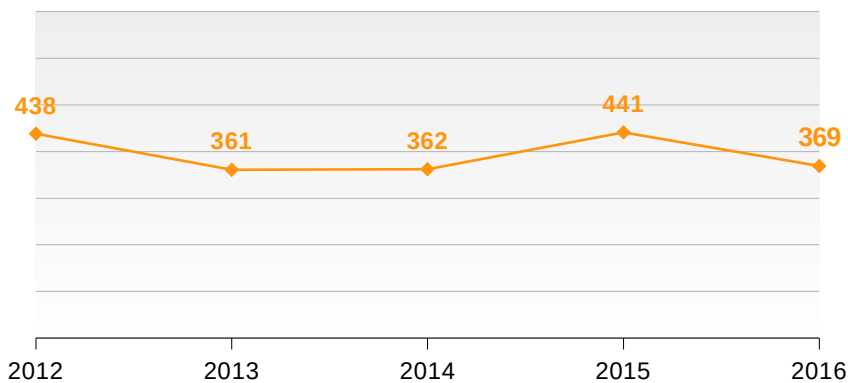
Si on analyse l'indice de gravité (G4) entre les deux périodes, on relève en 5 ans une augmentation d'un tué pour 100 accidents corporels :

$G4_{(2012-2016)} = 5$ tués pour 100 accidents corporels

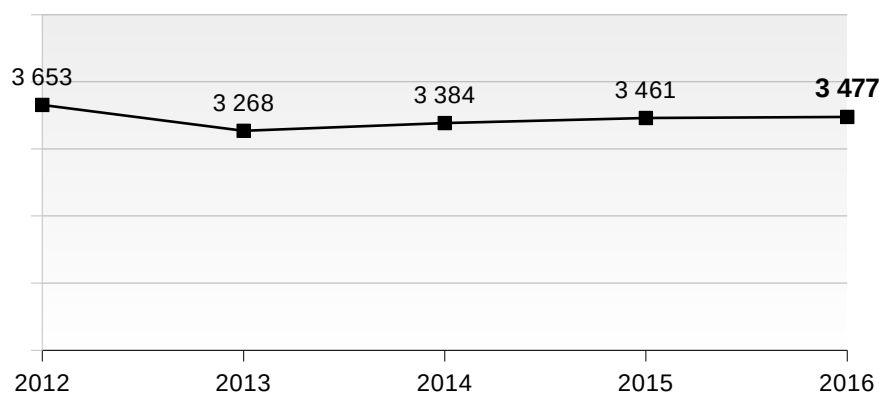
$G4_{(2007-2011)} = 4$ tués pour 100 accidents corporels.

Les objectifs fixés pour la Gironde sont : Base 2010 : **76 tués** Jalon 2017 : **44 tués** Objectif 2020 : **30 tués**

Tués en Nouvelle Aquitaine depuis 5 ans



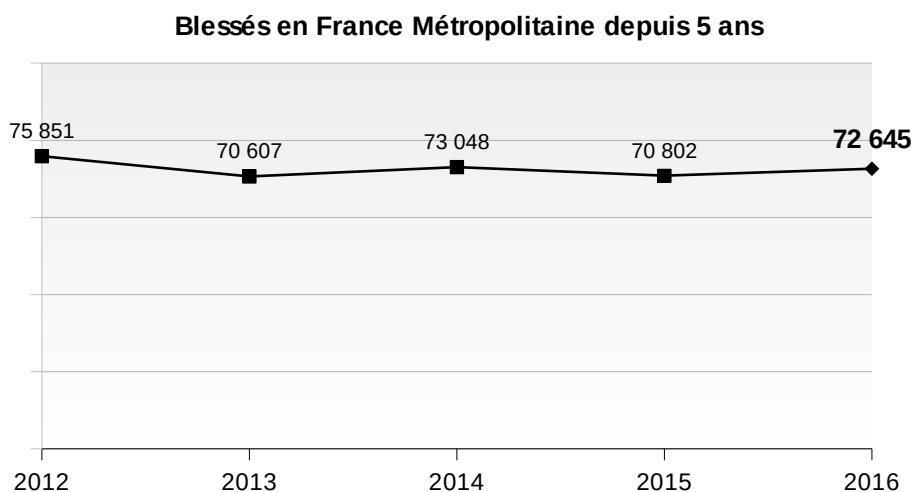
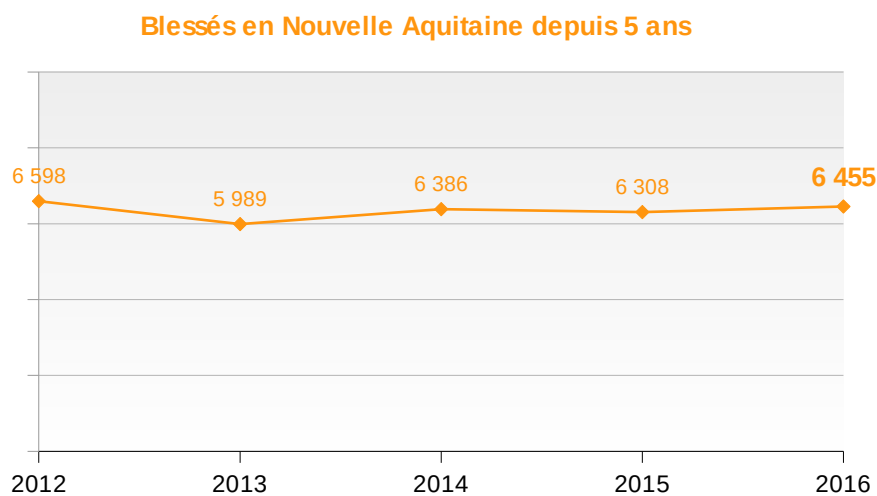
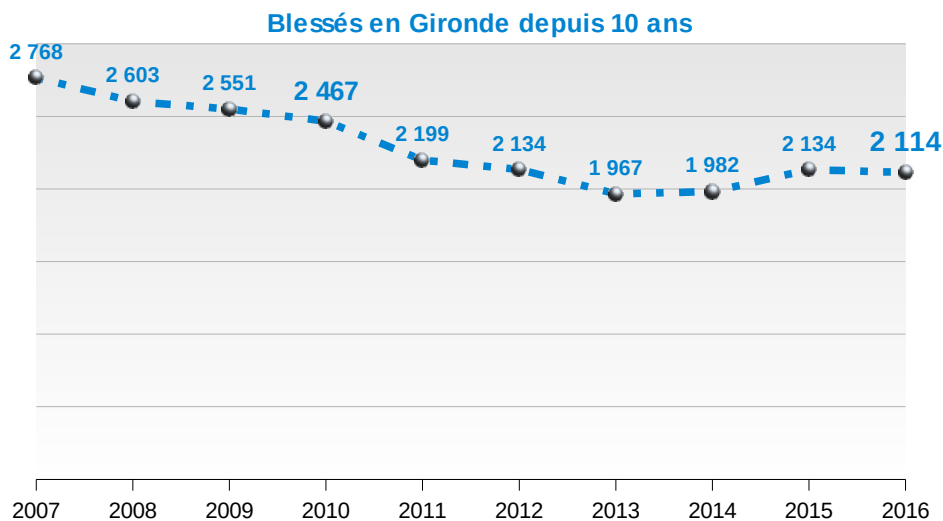
Tués en France Métropolitaine depuis 5 ans



1.3. Les blessés

On enregistre entre 2015 et 2016 les évolutions suivantes sur les blessés (légers et hospitalisés > 24h) :

- - 1 % (- 19 blessés) sur la Gironde.
- + 2 % (+147 blessés) au niveau de la Nouvelle Aquitaine.
- + 3 % (+ 1 843 blessés) sur la France Métropolitaine.



2. Analyses thématiques

2.1. Les accidents selon la période

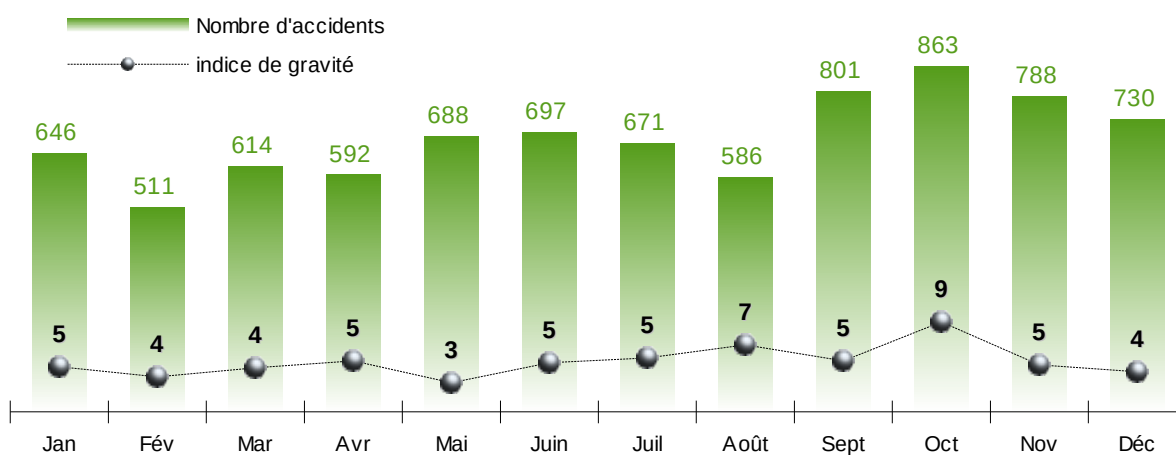
■ Selon la saison

De 2012 à 2016, la répartition mensuelle des accidents est relativement homogène de janvier à août, puis les mois de septembre à décembre dépassent largement la médiane des 679 accidents.

Les indices de gravités (*) sont également homogènes, avec un pic pour le mois d'août. Le mois d'octobre est très élevé compte tenu des 43 victimes de l'accident de Puisseguin. Il serait de 4 sans ce dernier.

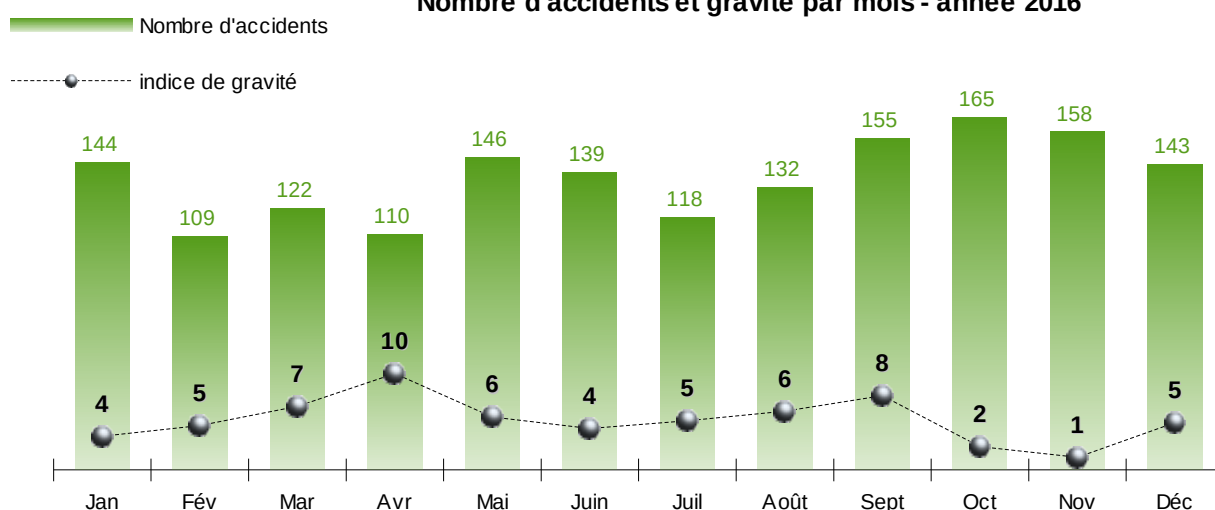
Pour atteindre les objectifs 2020, et en considérant la baisse des accidents corporels les indices de gravité devraient être en dessous de 3

Accidents corporels selon le mois de 2012 à 2016



En 2016, on comptabilise le plus d'accidents corporels durant les mois de janvier, mai puis de septembre à décembre. Les indices de gravités^(*) ont été plus importants durant les mois d'avril et septembre.

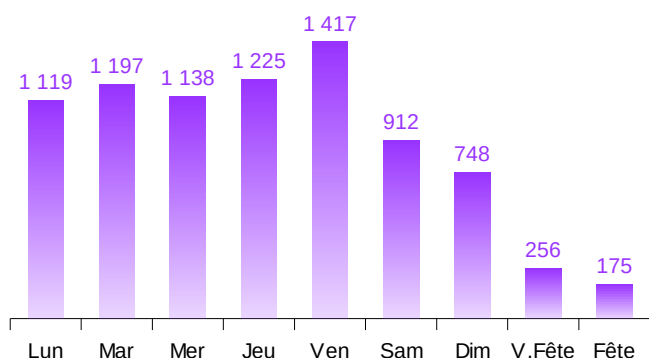
Nombre d'accidents et gravité par mois - année 2016



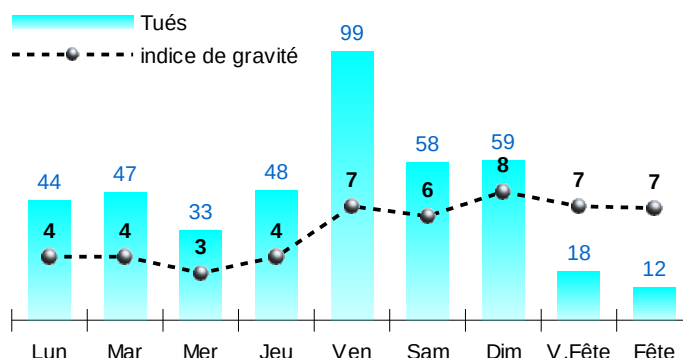
^(*) Indice de gravité = nombre de tués pour 100 accidents = (nombre de tués / nombre d'accidents) x 100

■ Selon le jour de la semaine

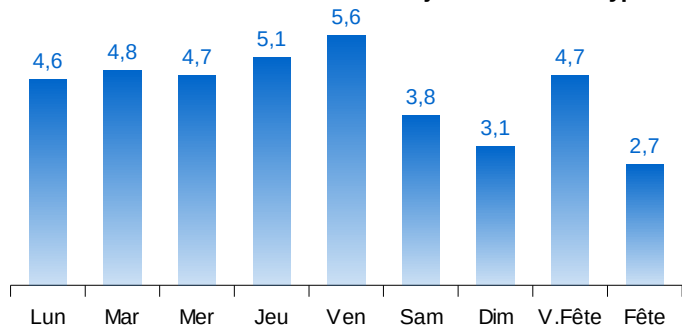
Accidents 2012-2016 selon le jour de la semaine, veille de fête et fête



Répartition des tués 2012-2016 et indice de gravité



Accidents 2012-2016 / Nombre de jours de même type

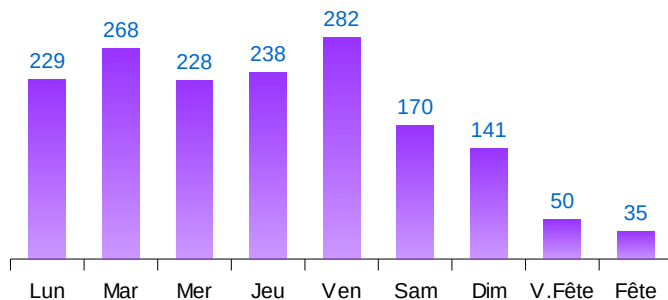


Depuis 5 ans, les journées du mardi, jeudi et vendredi sont les trois journées les plus accidentogènes. Ramené au nombre de jours de même type, les veilles de fêtes le sont également.

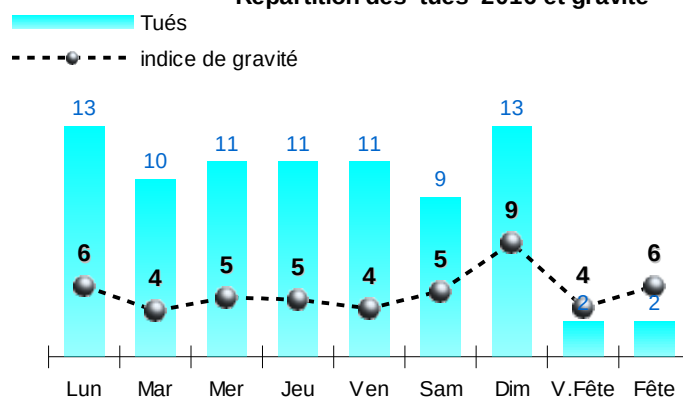
Les indices de gravité les plus forts restent néanmoins concentrés sur samedi, dimanche, veilles et jours de fêtes. Les victimes de Puissenguin augmentent nettement les valeurs du vendredi.

Pour l'année 2016, on comptabilise en moyenne 250 accidents corporels pour chaque jour ouvrable (du lundi au vendredi), avec un maximum relevé le vendredi et non le jeudi comme en 2015.

Accidents 2016 selon le jour de la semaine, veille de fête et fête



Répartition des tués 2016 et gravité



Le lundi et le dimanche ont été les jours les plus marqués par le nombre de tués en 2016. L'indice de gravité du dimanche est nettement supérieur. Les jours de fêtes 2016 ont eu un indice de gravité comparable à celui du lundi.

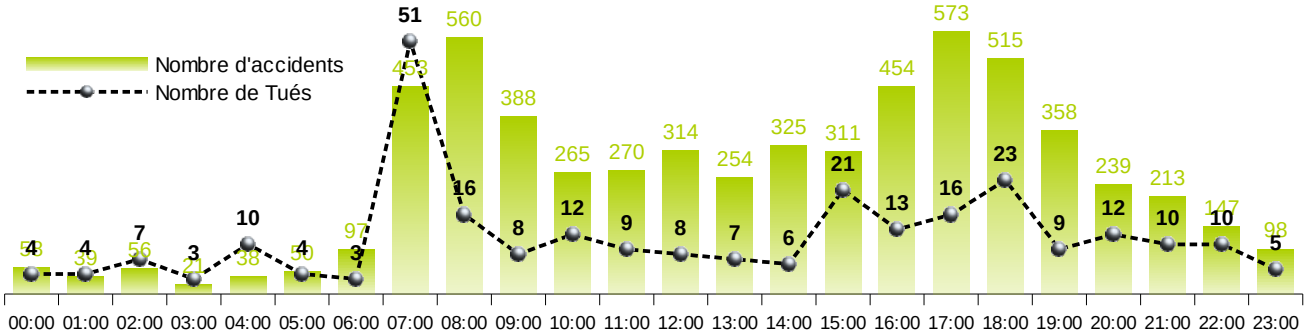
■ Selon l'heure

En jours ouvrables, sur les 5 dernières années, les accidents sont plus nombreux durant les heures de pointes de trafic : 7h-10h et 16h-19h.

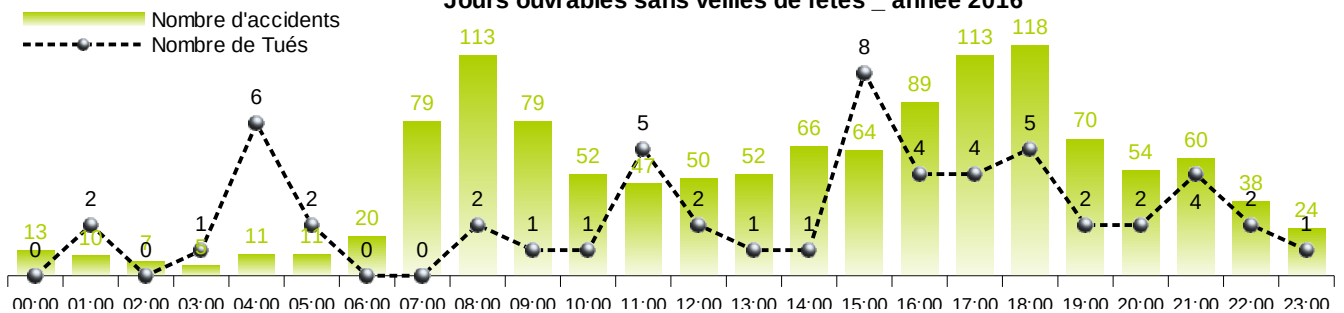
Sans compter les 43 victimes de Puisseguin entre 7h-8h, on a observé le plus de tués durant les plages horaires :

- matin : 8h-9h puis 10h-11h,
- après-midi : de 15h à 22h avec un deux pics entre 15h-16h et 18h-19h,
- nuit : 22h-23h puis 2h-3h et 4h-5h.

Jours ouvrables sans veilles de fêtes _ 2012 à 2016



Jours ouvrables sans veilles de fêtes _ année 2016

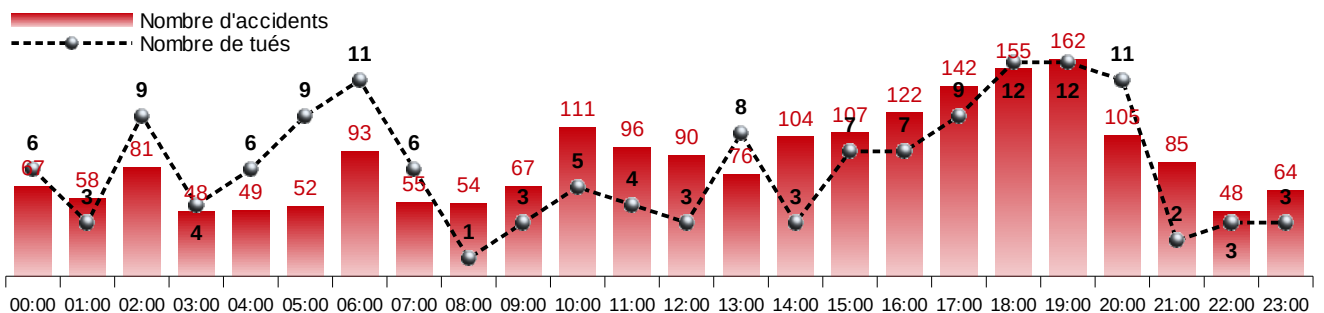


Les « week-ends, veilles de fêtes et fêtes » représentent 25 % des accidents corporels et 35 % des tués.

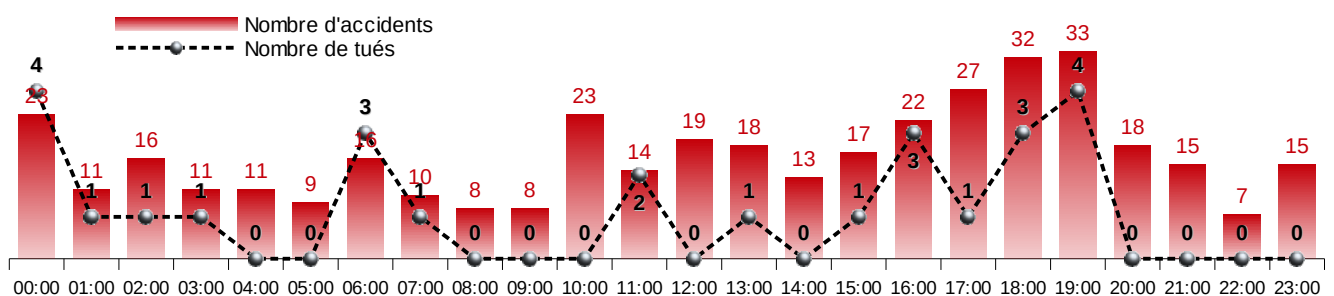
De 2012 à 2016, ils sont bien répartis sur l'ensemble des 24h avec des tranches horaires plus marquées : matin 6h-7h puis 10h-12h ; après-midi de 14h à 21h, de nuit entre 2h-3h.

Pour les tués, ils ont été plus nombreux entre 13h-14h puis sur la période 15h-21h, et de nuit entre 2h-3h puis 5h-7h.

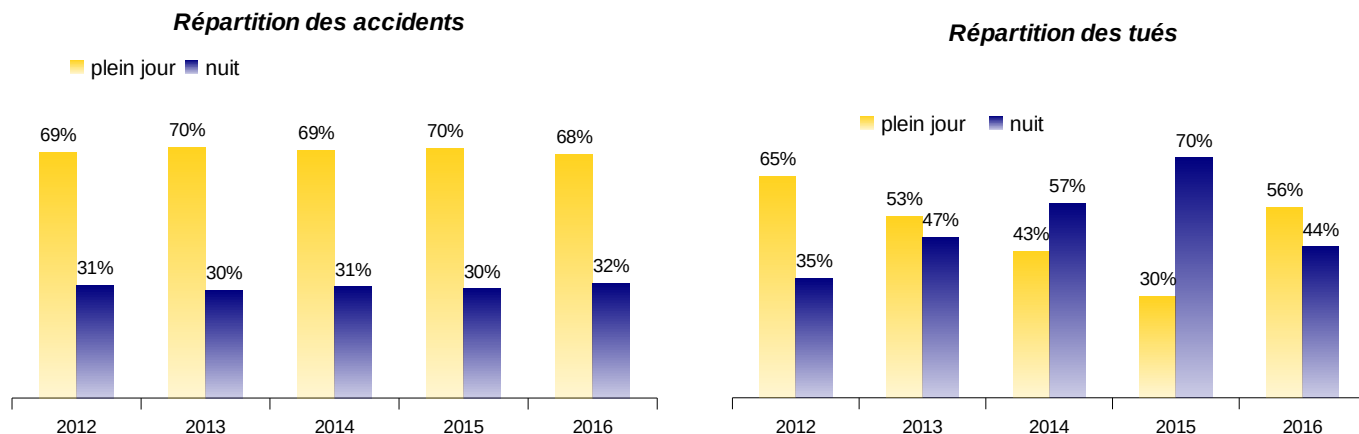
Week-End, Veilles de Fêtes, Fêtes _ 2012 à 2016



Week-End, Veilles de Fêtes, Fêtes_ 2016



■ Selon le jour et la nuit



Sur la période 2012 - 2016 :

- la répartition des accidents est de 68% de plein jour et 32 % la nuit.
- la répartition des tués est de 49 % de plein jour et 51 % de nuit

Après 4 années d'augmentation, la proportion de tués 2016 en période nocturne a nettement diminué pour passer à 44 %.

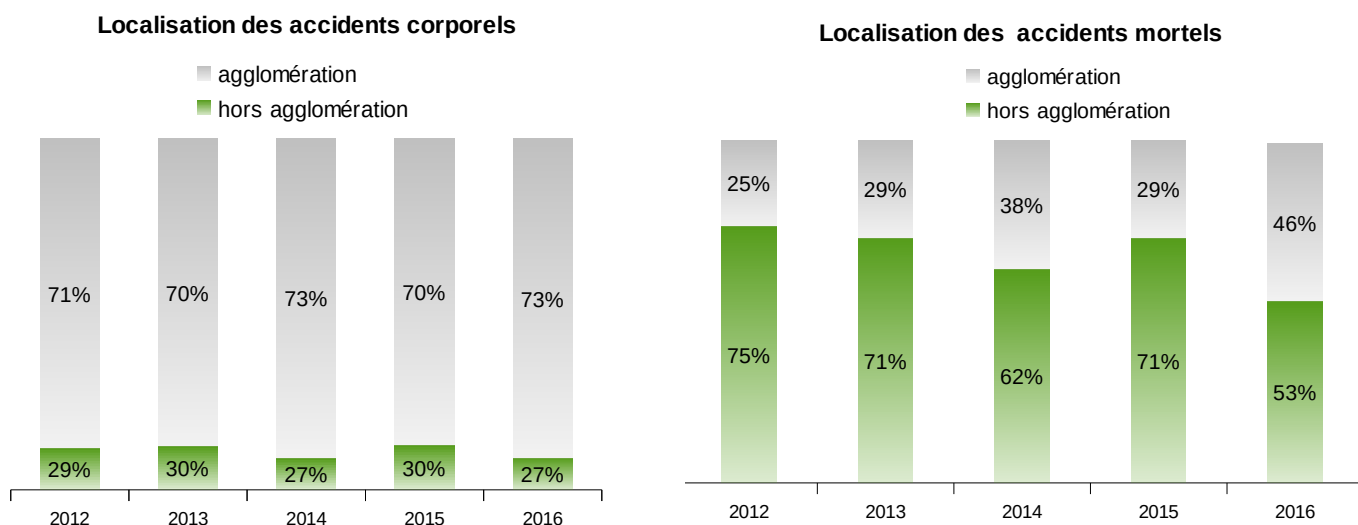
Nota : La notion de nuit comprend également « aube ou crépuscule » et « éclairage public allumé ou non ».

2.2. Les accidents selon le réseau routier

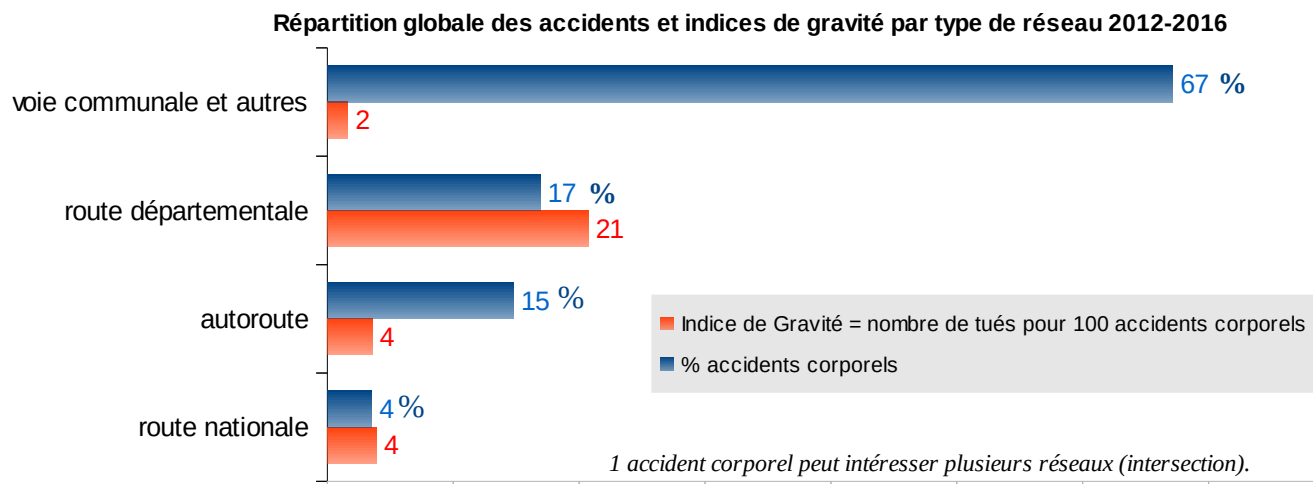
■ Selon le milieu : agglomération, hors agglomération

Depuis 5 ans, on peut considérer que 70 % des accidents corporels se situent en agglomération.

Les accidents mortels 2016 hors agglomération ont diminué, ils représentent que 53 % des accidents mortels (-.18 points par rapport à 2015).



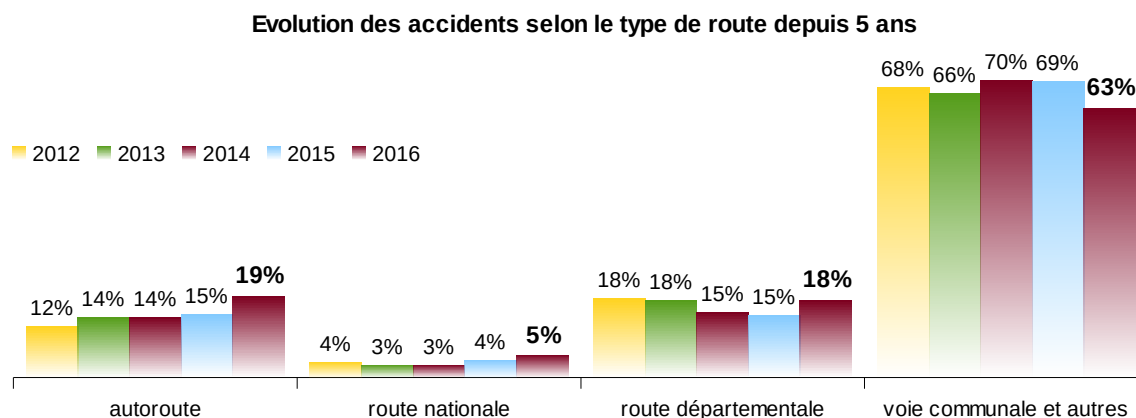
■ Selon le type de réseau routier



Sur les 5 dernières années, la majorité des accidents corporels se sont produits sur les voies communales (67%). Il faut noter que les voies communales représentent 67 % du linéaire de route du département.

On constate néanmoins une diminution entre 2015 et 2016 contrairement aux autres catégories de routes :

- + 4 points sur autoroute,
- + 3 points sur route départementale,
- +1 point sur route nationale.

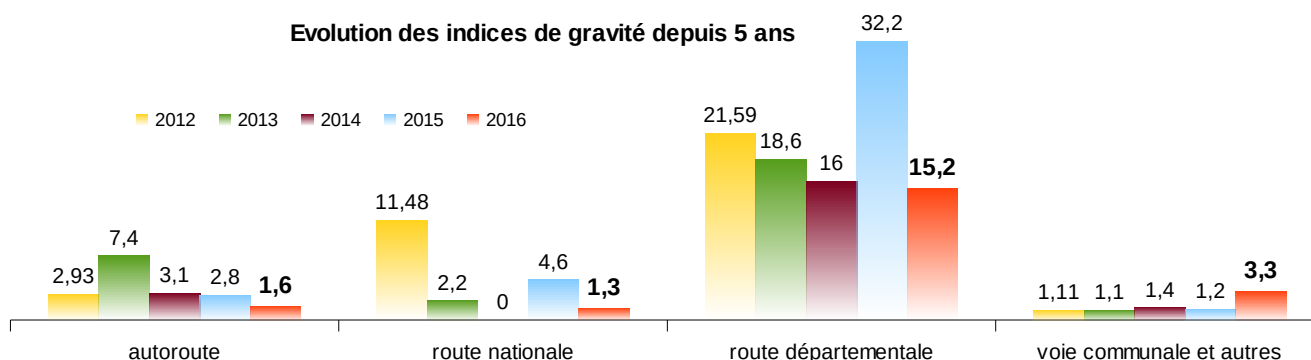


Nota : Des accidents peuvent être comptés sur plusieurs réseaux (intersections, ...)

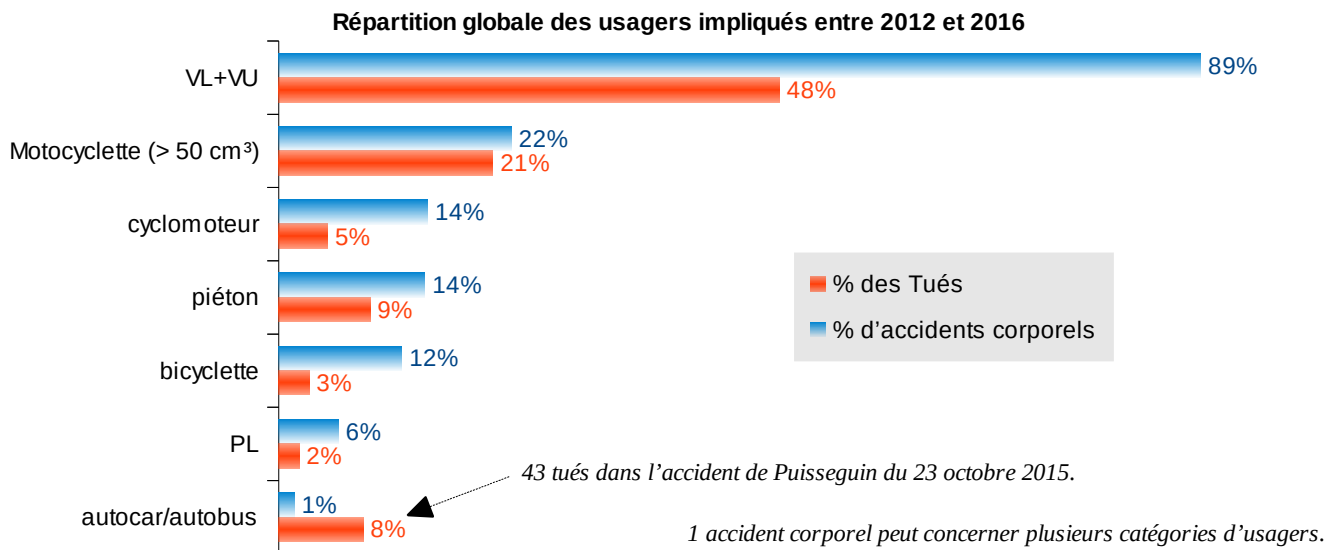
■ Indicateurs de gravité par réseau routier

Malgré une baisse constatée depuis 2012, les routes départementales (RD) gardent l'indice de gravité le plus important. On compte en moyenne depuis 5 ans **21 tués pour 100 accidents** relevés sur ce réseau (17 sans prendre en compte les 43 victimes de Puisseguin). Les RD représentent 83 % des tués de l'année 2016.

Nota : la forte augmentation de 2015 est due notamment aux 43 tués de Puisseguin sur la D17.

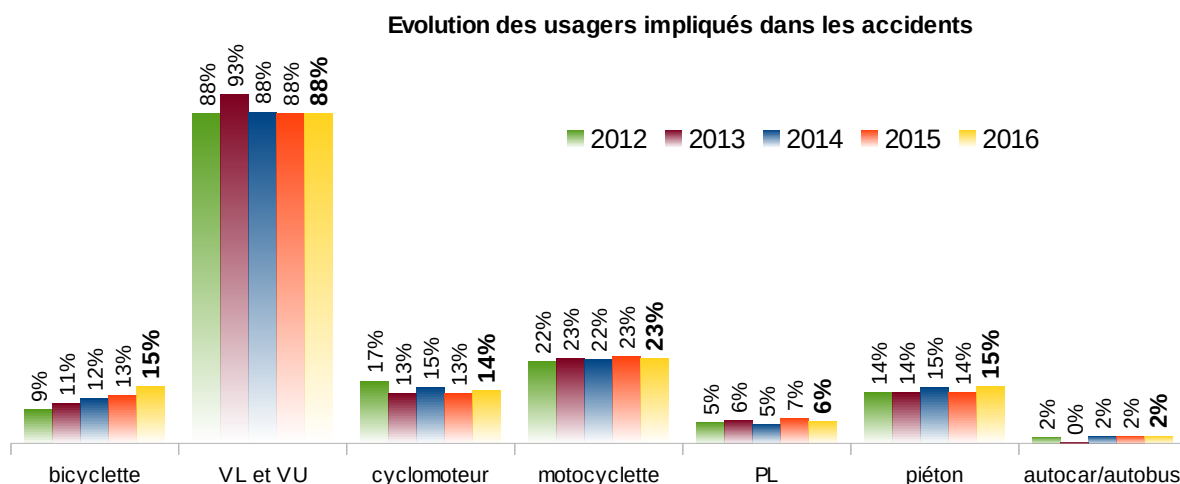


2.3. Les usagers impliqués



Chaque type d'utilisateur fait l'objet d'un bilan particulier au chapitre 3.

■ Catégories des véhicules impliqués



Nota: Un accident peut être comptabilisé sur plusieurs catégories.

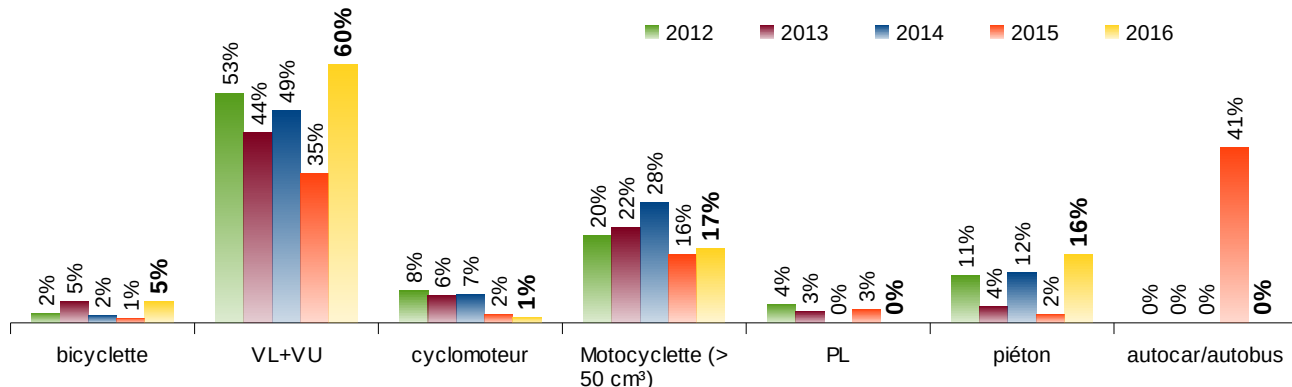
La répartition des usagers impliqués dans les accidents est relativement stable depuis 5 ans.

En 2016, parmi les accidents corporels de Gironde :

- 88 % ont impliqué au moins un véhicule léger VL ou VU (identique à 2015) ;
- 23 % ont impliqué au moins une motocyclette > 50 cm³ (identique à 2015) ;
- 15 % ont impliqué au moins un piéton (+1 point par rapport à 2015) ;
- 15 % ont impliqué au moins une bicyclette (+2 points par rapport à 2015)
- 14 % ont impliqué un cyclomoteur (+1 point par rapport à 2015) ;
- 6% impliquent au moins un PL (+ 1 point par rapport à 2015).

■ Répartition des tués par catégorie d'usagers

Evolution de tués par types d'usagers

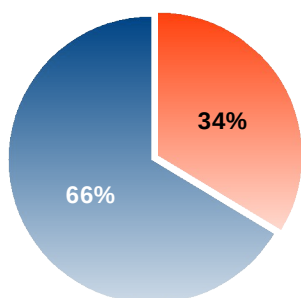


En 2016, les VL/VU et les piétons ont nettement dépassé leurs moyennes de tués des 5 dernières années :

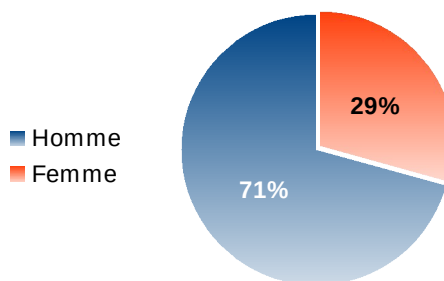
- 60% étaient des usagers VL ou VU,
- 17 % étaient usagers moto,
- 16 % étaient piétons,
- 5 % étaient cyclistes .

■ Selon le sexe

Répartition des usagers impliqués dans les accidents corporels 2016

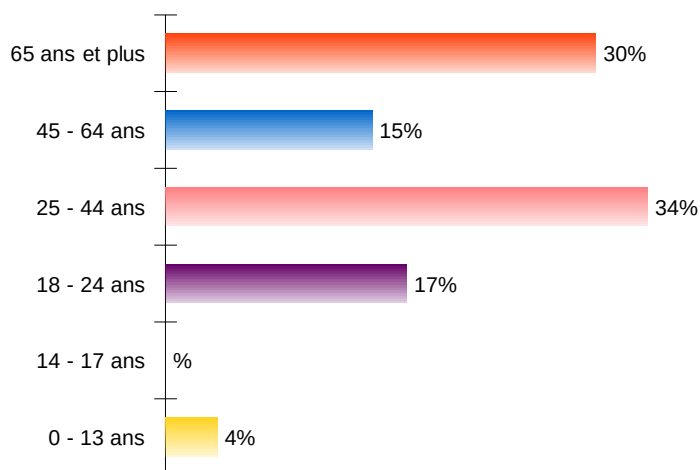


Répartition des tués 2016



■ Selon la classe d'âge

Répartition des tués 2016 selon la classe d'âge



Pour 2016, les deux tranches 25-44 ans et les seniors (65 ans et +) représentent majoritairement les tués de l'année 2016. 17 % avaient plus de 80 ans. Suivent ensuite les 18-24 ans et les 45-64 ans.

Entre 2012 et 2016 la répartition est la suivante

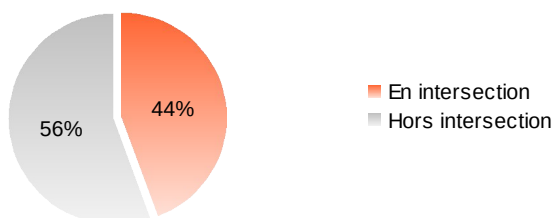
- 65 ans et + : 26 % (17 % sans Puisseguin)
- 45-64 ans : 24 % (22 % sans Puisseguin)
- 25-44 ans : 27 %
- 18-24ans : 18 %
- 14-17 ans : 3 %
- 0-13 ans : 1 %

2.4. Les circonstances

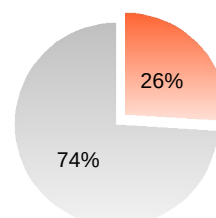
■ Les accidents en intersection

En 2016, les accidents corporels se situent en majorité (56 %) hors intersection. 3/4 des accidents mortels 2016 se situent hors intersection.

Répartition des accidents corporels 2016 selon le code intersection

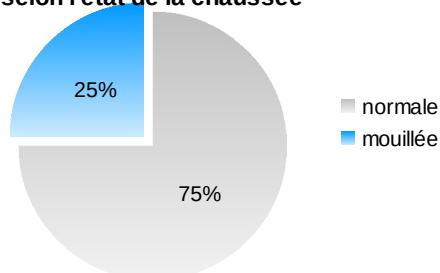


Répartition des accidents mortels 2016 selon le code intersection

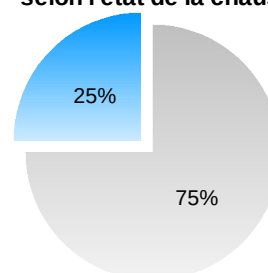


■ Selon l'état hydrique de la chaussée

Répartition des accidents corporels 2016 selon l'état de la chaussée



Répartition des accidents mortels 2016 selon l'état de la chaussée

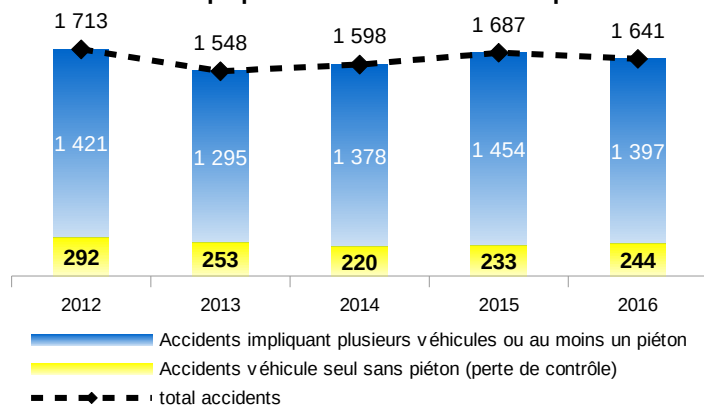


Comme les années précédentes, les accidents corporels et mortels se produisent dans 3/4 des cas sur des chaussées « sèches ».

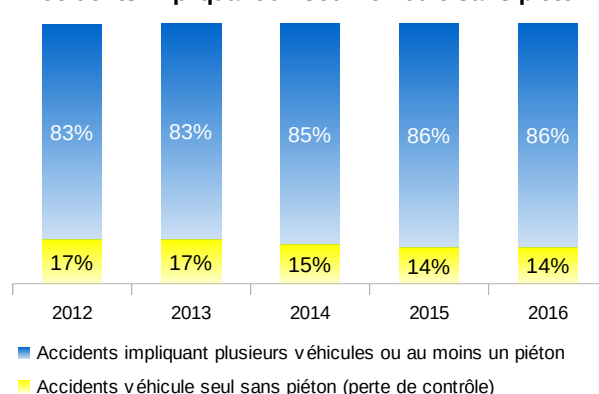
■ Les accidents impliquant un seul véhicule

La proportion des accidents impliquant un seul véhicule sans piéton est en baisse depuis 2011. Ils représentent 14% des accidents corporels.

Accident impliquant un seul véhicule sans piéton



Accidents impliquant un seul véhicule sans piéton



Pour cette catégorie d'accidents, plusieurs données sont fournies à la fin du document.

On peut retenir notamment que ces accidents impliquant un seul véhicule (perte de contrôle) représentent **33 % des accidents mortels et 41 % des tués** du département.

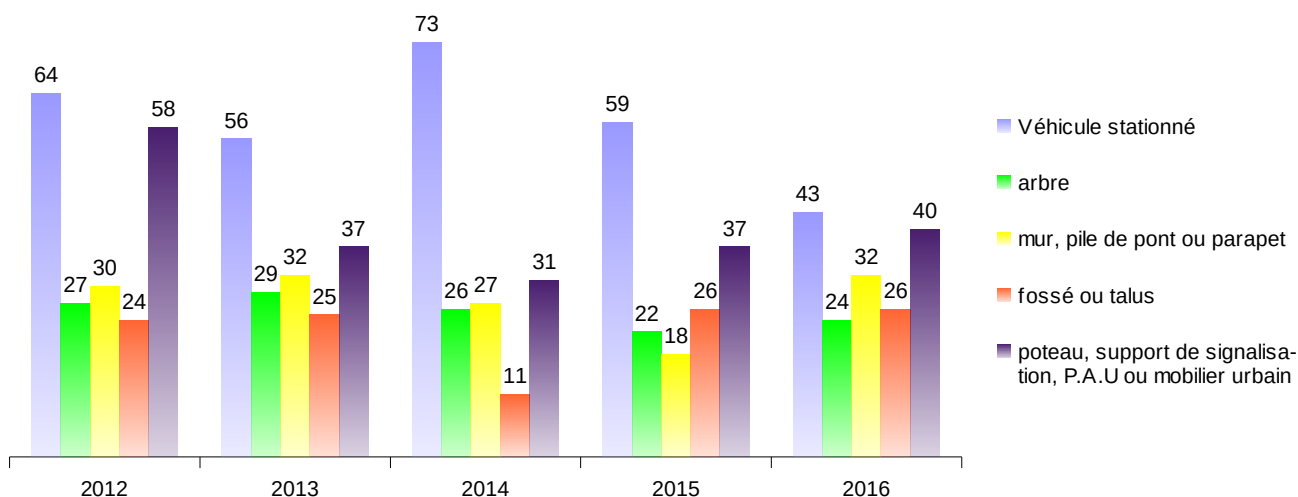
■ Les accidents contre obstacles fixes

a – Tous usagers confondus

Comme en 2015, les accidents corporels sur obstacles représentent 10 % des accidents corporels de 2016 : 165 accidents sur 1 641 accidents corporels.

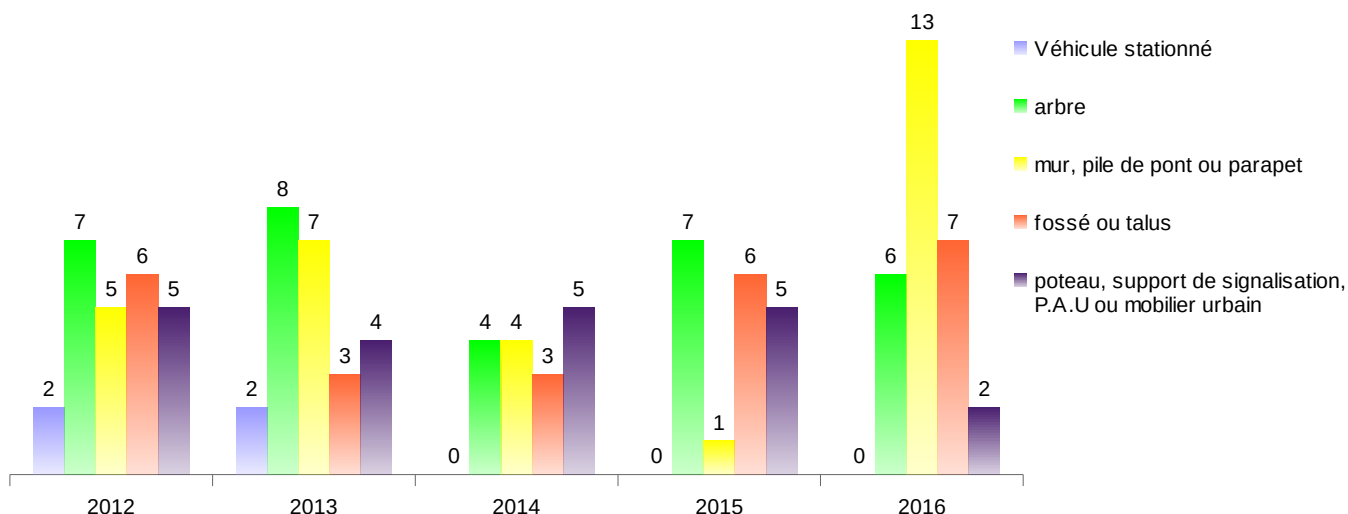
Même s'ils ont diminué, les deux familles « véhicules stationnés » et « poteau – support signalisation ou mobilier urbain » restent les obstacles les plus percutés par les véhicules dans les accidents.

Nombre de véhicules ayant heurtés certains obstacles fixes



Le nombre de tués sur obstacles fixes a quant à lui augmenté de 52 % : il est passé de 19 tués en 2015 pour 29 en 2016. Ils représentent 23 % des tués de l'année 2016.

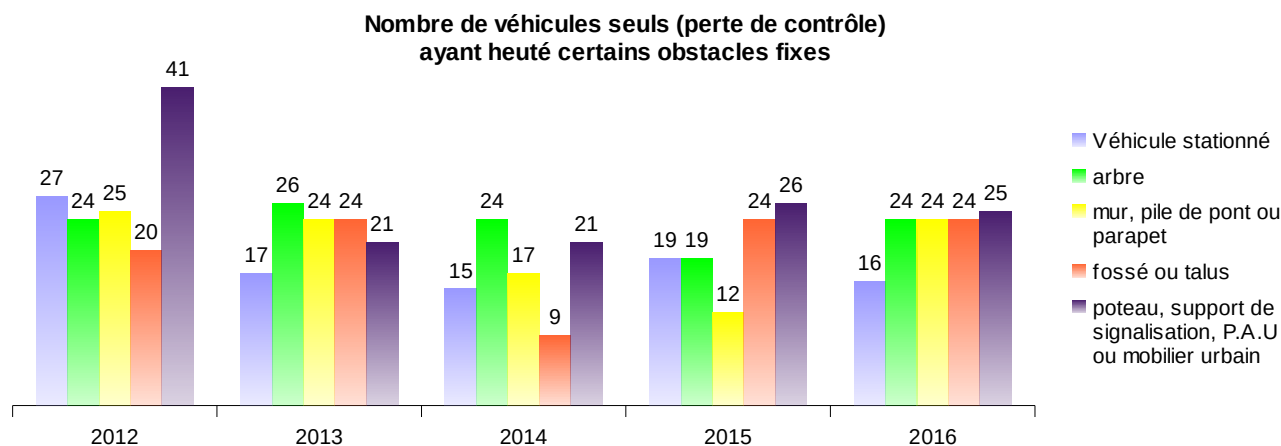
Les tués lors de collisions avec certains obstacles fixes



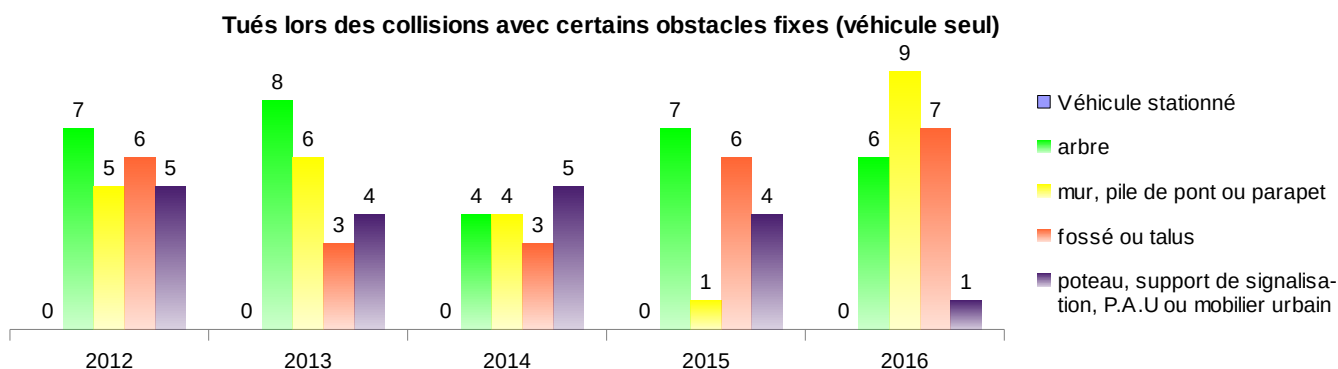
Pour 2016, l'indice de gravité est plus élevé sur les murs – pile de pont ou parapet arbres (40,6) suivi des fossés / talus (26,9) et des arbres (25).

b – Véhicule seul sans piéton et obstacles fixes

Parmi les 165 accidents corporels avec obstacles de 2016, 113 ont impliqué un seul véhicule, soit 68 % de ces accidents (contre 51 % en 2014 et 62 % en 2015).



Sur les 28 tués avec obstacle fixe (19 en 2015), 23 tués ont impliqué un seul véhicule (18 en 2015).



Pour ce type d'accident sur obstacle impliquant un seul véhicule, l'indice de gravité le plus élevé en 2016 est relevé sur les obstacles « mur, pile de pont ou parapet »

2.5. Les comportements

■ Les dispositifs de sécurité

Le pourcentage d'accidents corporels comportant au moins un usager n'utilisant pas son équipement de sécurité (ceinture, casque,...) augmente d'un point puisqu'il est de **3,4 %** contre 2,4 % en 2015.

La part des 2 roues motorisés est de 0,5 % contre 0,4 % en 2015. Les conducteurs non casqués impliqués dans un accident corporel conduisaient des 2RM $\leq 125 \text{ cm}^3$.

Nota : Le véhicule type moto-cross non réceptionné avec conducteur non casqué n'est pas comptabilisé comme 2RM mais dans la catégorie « autres ».

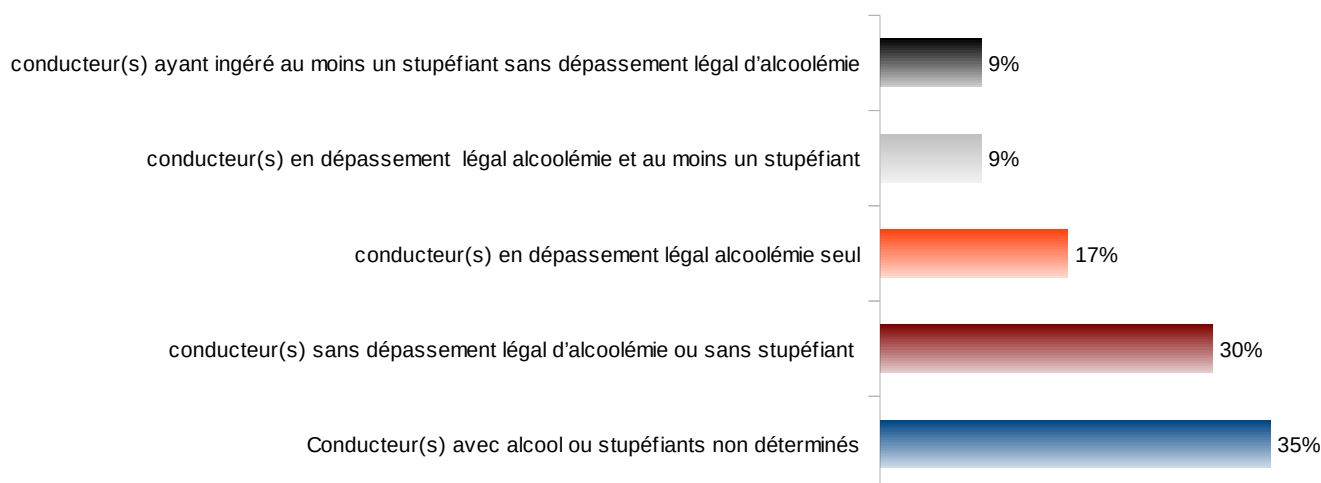
■ Les conduites addictives

Parmi les 77 accidents mortels de 2016 il est à noter que :

- 50 accidents mortels ont des résultats alcool / stupéfiants connus.
- 27 accidents mortels ont des résultats « non déterminés ».

Pour 2016, la répartition globale des conducteurs impliqués dans un accident mortel peut donc être représentée comme suit :

Répartition des accidents mortels suivant comportements alcool et stupéfiants



L'alcoolémie

En 2016, on comptabilise 155 accidents corporels impliquant au moins un conducteur en dépassement légal d'alcoolémie.

Ils représentent 9 % des 1 641 accidents corporels de l'année (+ 2 points par rapport à 2015).

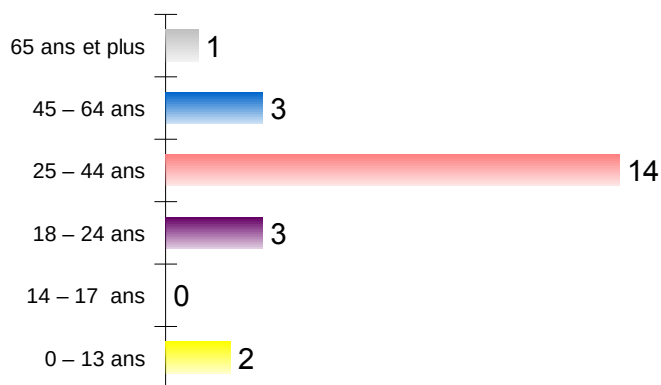
52 % de ces accidents corporels avec alcoolémie ont eu lieu les week-ends, veilles de fêtes et fêtes, contre 56 % en 2016.

Parmi ces 155 accidents, au moins 20 accidents ont été mortels avec un taux légal alcoolémie dépassé (sans compter les 27 accidents mortels dont les résultats sont « non déterminés »).

Ils représentent 26% des 77 accidents mortels 2016.

Les 25-44 ans représentent les usagers impliqués dans les accidents corporels impliquant au moins un conducteur en dépassement légal d'alcoolémie.

Tués dans un accident impliquant un conducteur en dépassement légal d'alcoolémie



Les stupéfiants

Au total, 14 accidents mortels ont été relevés avec présence d'au moins un produit stupéfiant. 7 avaient également un dépassement du taux légal d'alcool.

Au final, un conducteur en dépassement du taux légal d'alcoolémie ou ayant ingéré au moins un produit stupéfiant est impliqué dans 35 % des accidents mortels de l'année 2016.

3. Fiches de suivi par type d'usagers

LES PIETONS.....23

LES BICYCLETTES..... 24

LES CYCLOMOTEURS.....26

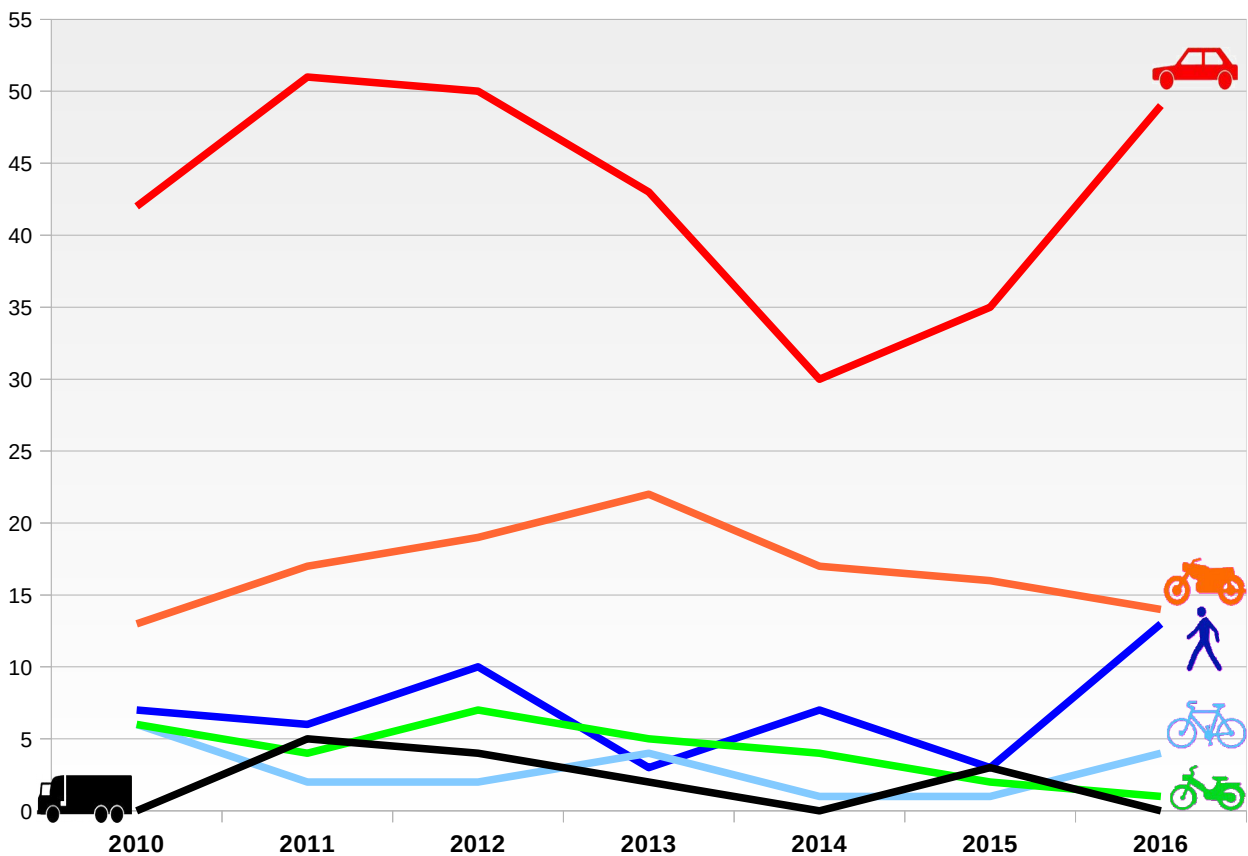
LES MOTOS.....27

LES VEHICULES LEGERS et VEHICULES UTILITAIRES..... 29

LES POIDS LOURDS (PL)..... 31

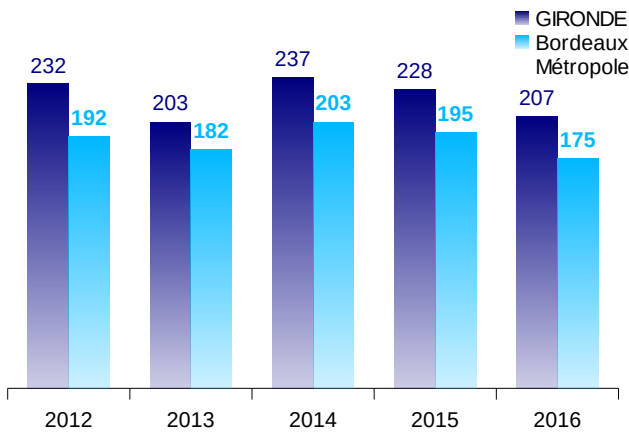
LES VEHICULES SEULS (perte de contrôle)..... 33

Evolution globale des tués par type d'usagers de 2010 à 2016

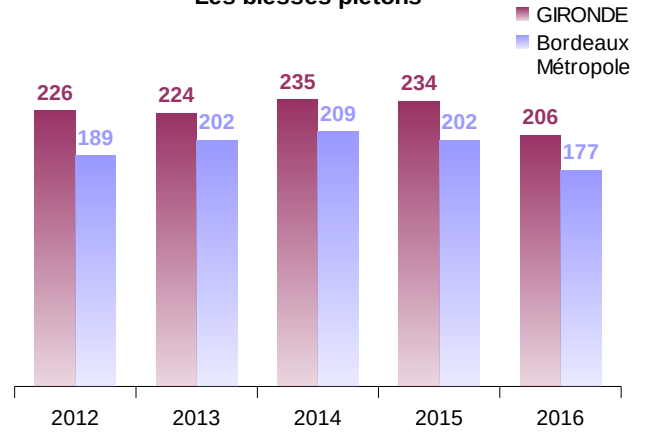


LES PIETONS

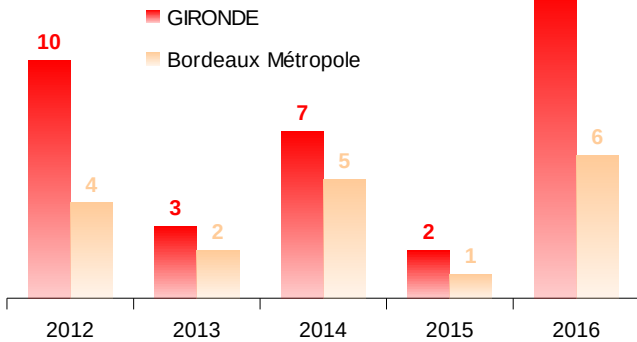
Accidents impliquant au moins un piéton



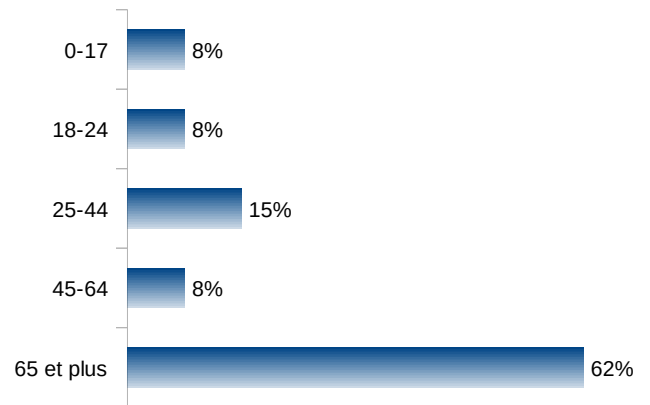
Les blessés piétons



Les tués piétons



Tués piétons par tranches d'âge



Depuis 2014, les accidents avec piéton sont en légères baisses.

L'année 2016 fut marquée par 13 piétons tués qui représentent 16 % des tués 2016 de la Gironde.

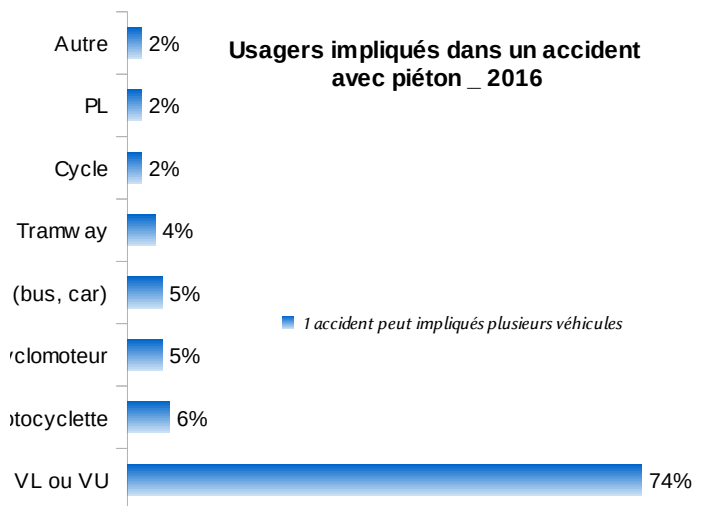
Les piétons ont été impliqués dans 13 % des accidents et représentent 10 % des blessés de la Gironde.

Ces accidents ont eu lieu à 62 % en agglomération.

Les piétons seniors (65 et plus) ont été majoritairement touchés en 2016.

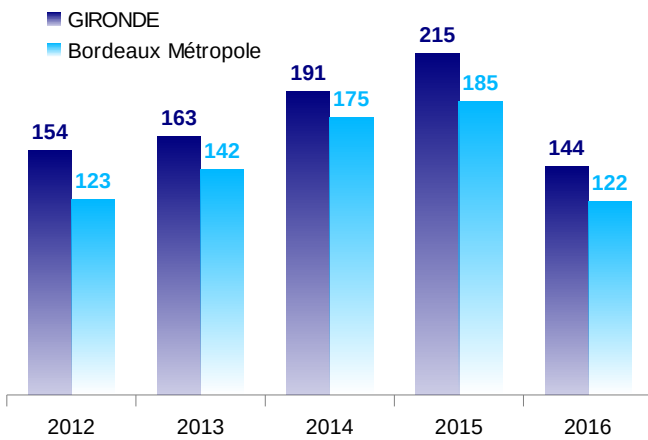
La part de Bordeaux Métropole est de 86 % des accidents corporels impliquant au moins un piéton avec notamment 86 % des blessés et 46 % des tués.

Usagers impliqués dans un accident avec piéton _ 2016

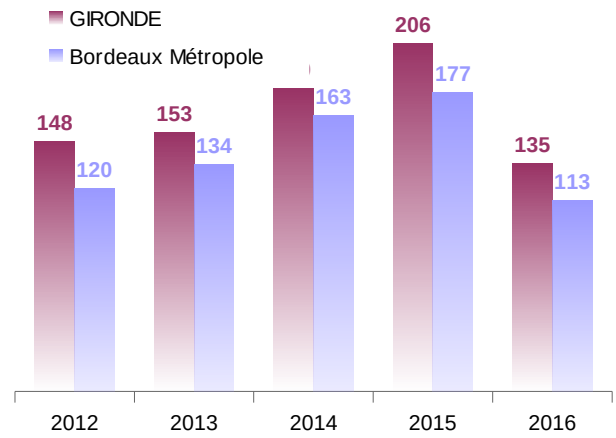


LES BICYCLETTES

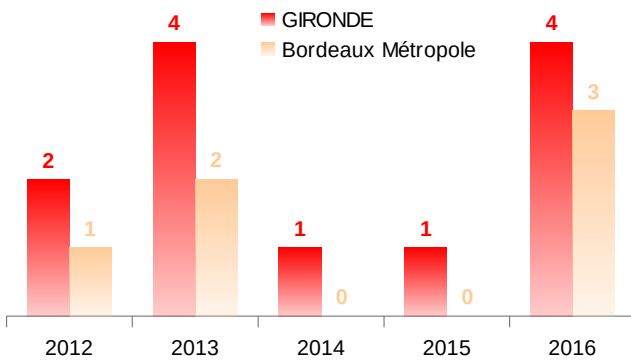
Accident impliquant au moins un vélo



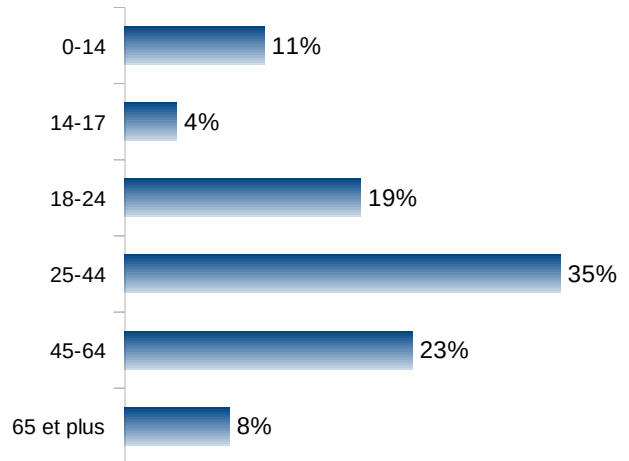
Les cyclistes blessés



Les tués cyclistes



Âges des usagers impliqués dans les accidents vélo



Alors que le nombre de cyclistes augmente, on a constaté en 2016 la première baisse depuis 5 ans des accidents corporels sur le département (- 49 %).

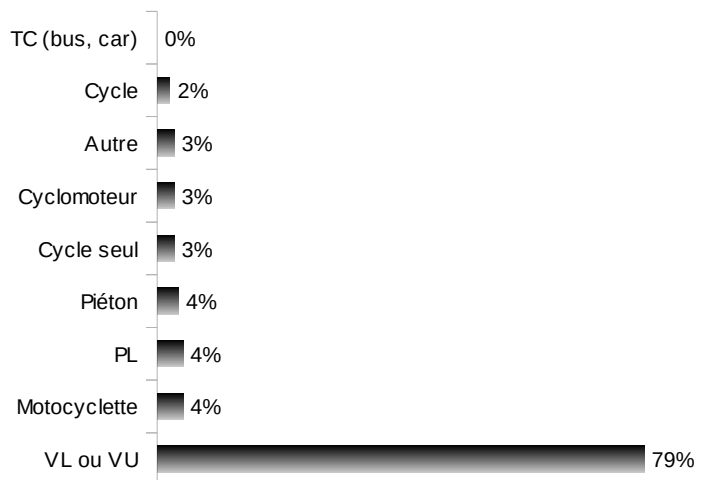
On a enregistré 4 accidents mortels :

- 3 accidents mortels avec PL avec notamment la problématique des angles morts,
- 1 accident avec VL,
- 2 tués avaient plus de 80 ans.

Quelques données 2016 sur les 144 accidents corporels impliquant au moins une bicyclette :

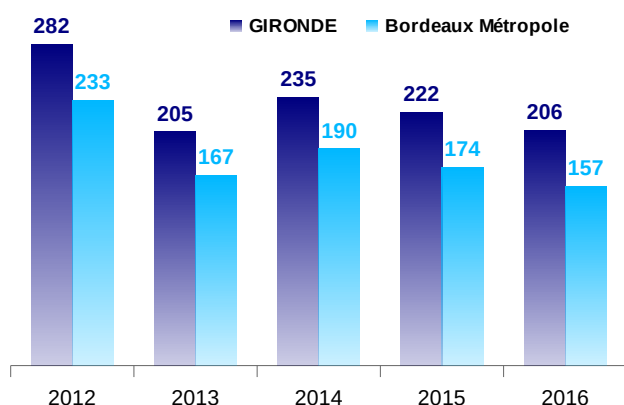
- médiane 2016 : 12,5 accidents corporels par mois,
- 91 % se déroulent en agglomération, dont 85 % sur le territoire de Bordeaux Métropole,
- 89 % se sont produits en semaine,
- 57 % se sont produits avec collision par le côté,
- 77 % se sont produits en journée, hors week-end,
- 83 % se sont produits sous conditions atmosphérique normale,
- 71 % se sont produits en intersection ou proches,
- Les 6 mois 2016 les plus accidentogènes : mars, avril puis août à novembre. Les tués en janvier – février – mars et septembre.

Usagers impliqués dans accident avec cycliste

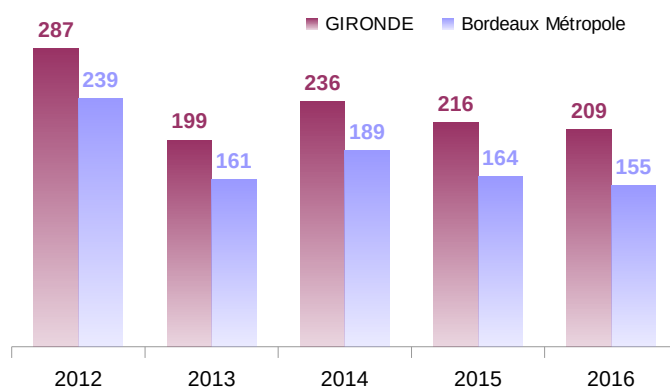


LES CYCLOMOTEURS

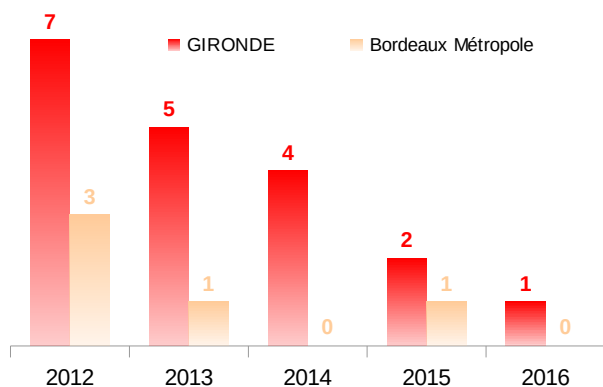
Les accidents impliquant au moins un cyclomoteur



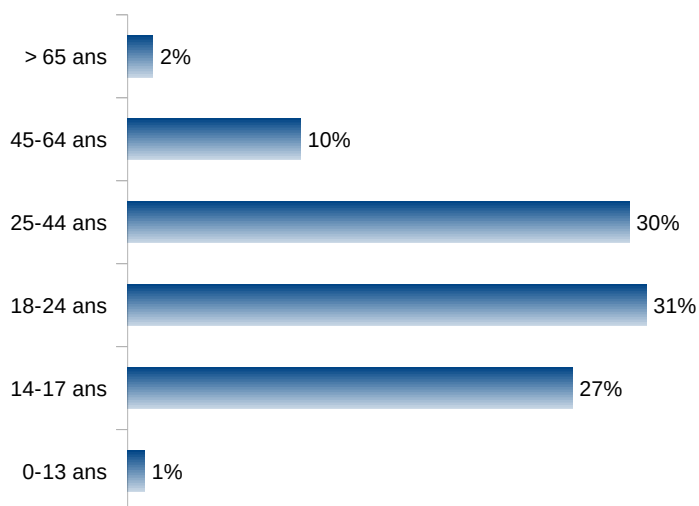
Les blessés cyclomotristes



Les tués cyclomotristes



Âges des usagers impliqués dans les accidents avec cyclo



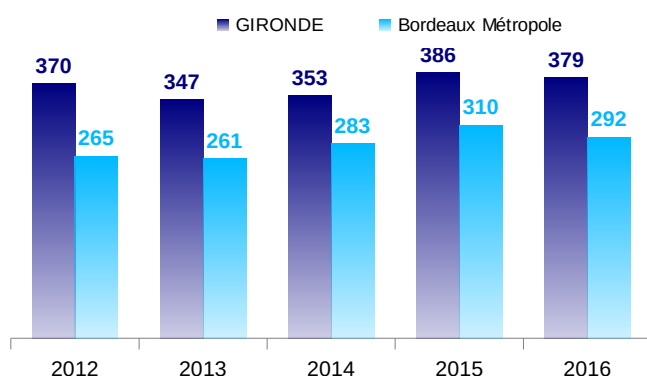
Depuis 3 ans, la Gironde enregistre une nouvelle baisse de l'accidentologie des cyclomotristes. 1 seul tué en 2016. Le seul accident mortel implique un seul cyclomotoriste qui perd le contrôle de son véhicule et heurte un trottoir.

Quelques données pour les 206 accidents corporels impliquant les cyclomoteurs :

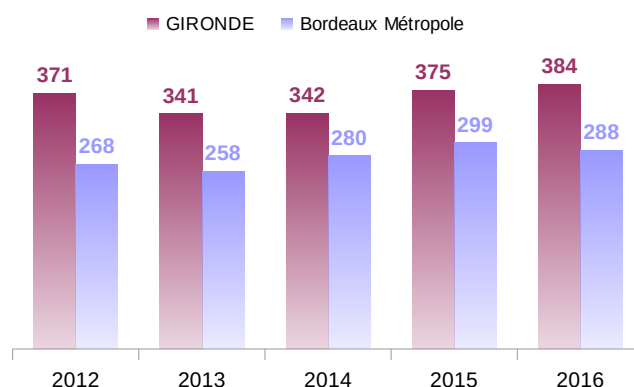
- Avec une médiane mensuelle 2016 à 14 accidents, les mois de mai-juin puis d'octobre à décembre ont été les plus accidentogènes,
- .90 % des accidents se sont produits en agglomération et sur une voie communale,
- 82 % sous des conditions atmosphériques normales,
- Les 3 tranches d'âges comprises entre 14 et 44 ans sont les plus concernées,
- 60 % se sont produits en plein jour,
- 85 % se sont produits en semaine (hors week-end),
- Les tranches horaires sont plutôt entre 7h- 8h, 10h-11h, puis 14h-23h avec un pic entre 16h-19h.

LES MOTOS

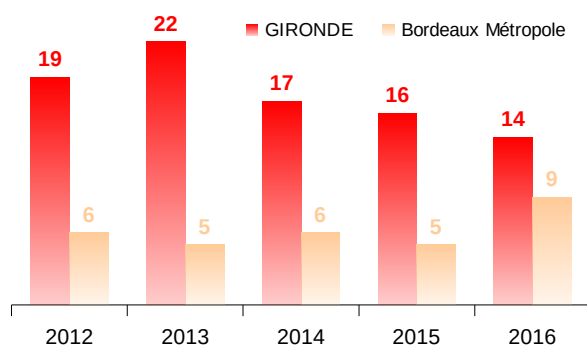
Les accidents impliquant un motocycliste



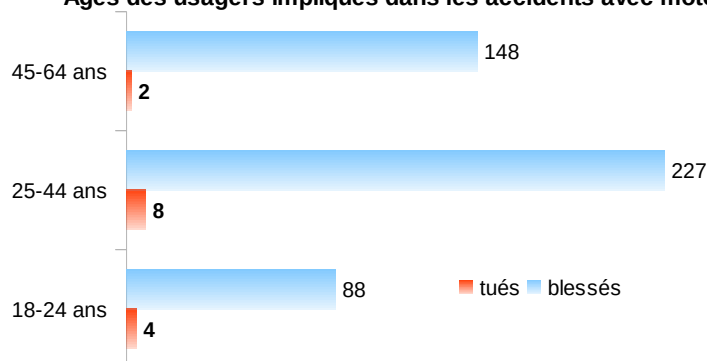
Les blessés motocyclistes



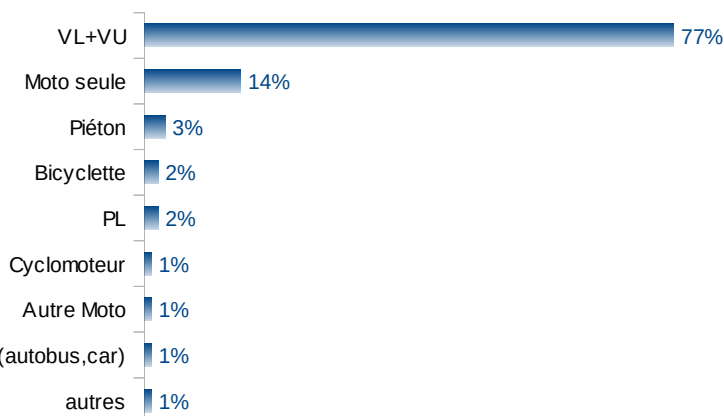
Les tués motocyclistes



Âges des usagers impliqués dans les accidents avec moto



Les usagers impliqués dans les accidents 2016 avec moto



Le nombre d'accidents impliquant les deux roues motorisées varient peu. Néanmoins, on constate depuis 2013 une baisse de 36 % des tués mais une augmentation de 24 % des blessés.

En 2016, sur les 379 accidents impliquant au moins une moto, 14 % ont concerné une seule moto.

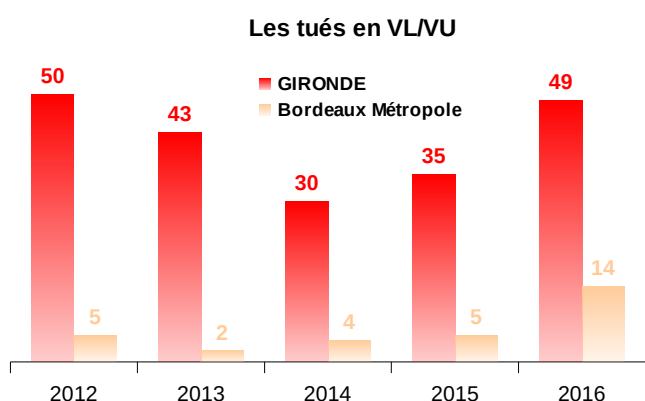
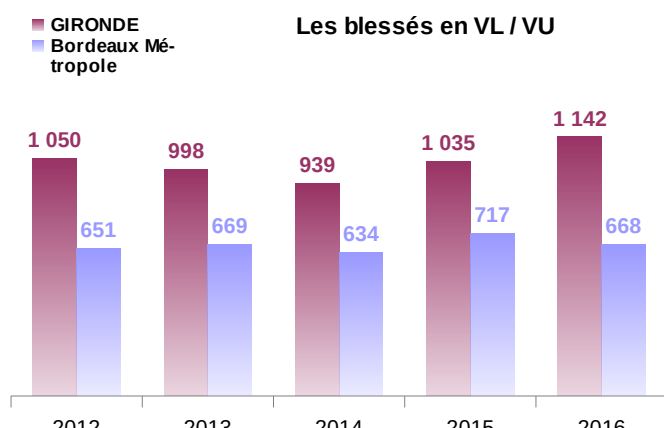
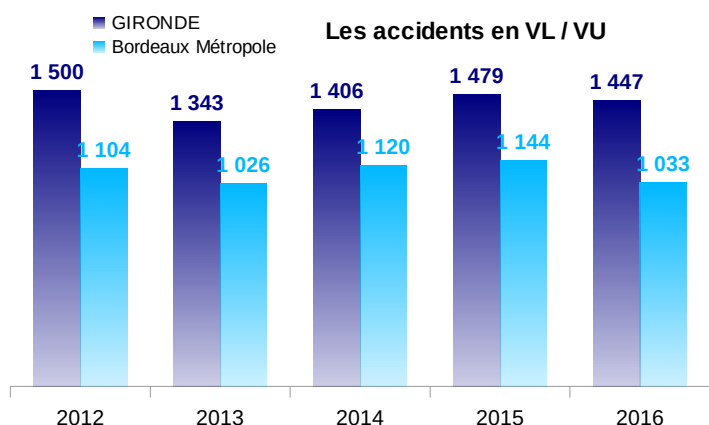
Sur les 14 tués de 2016 :

- 5 ont eu un accident seul,
- 6 sur route départementale et 8 sur voie communale,
- 7 ont eu lieu en jours ouvrable de semaine (sans jours de fête), 7 en week-end et 1 un jour de fête.

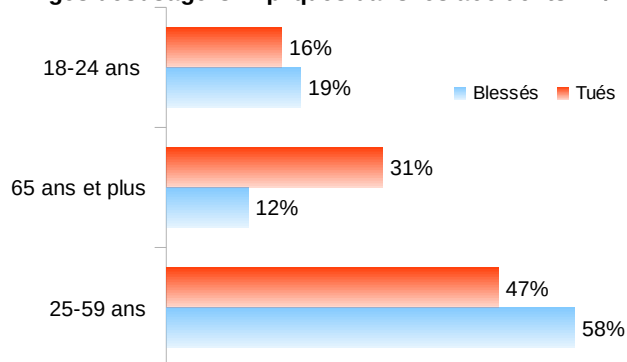
Quelques données 2016 pour les 379 accidents corporels impliquant au moins une motocyclette :

- Avec une médiane mensuelle 2016 à 34 accidents, les mois de mai-juin puis d'août à novembre ont été les plus accidentogènes,
- 67 % se déroulent en agglomération,
- 78 % se sont produits en semaine (jours ouvrables),
- 82 % se sont produits sous condition atmosphérique normale,
- 50 % se sont produits en intersection ou proches.
- 43 % des accidents corporels et 36 % des mortels se sont produits entre 7h - 9h et 17h-19h.

VEHICULES LEGERS et VEHICULES UTILITAIRES



Âges des usagers impliqués dans les accidents VL/VU



Après trois années d'augmentation, on constate par rapport à 2015 une légère baisse de 2 % des accidents corporels 2016 impliquant un VL ou VU.

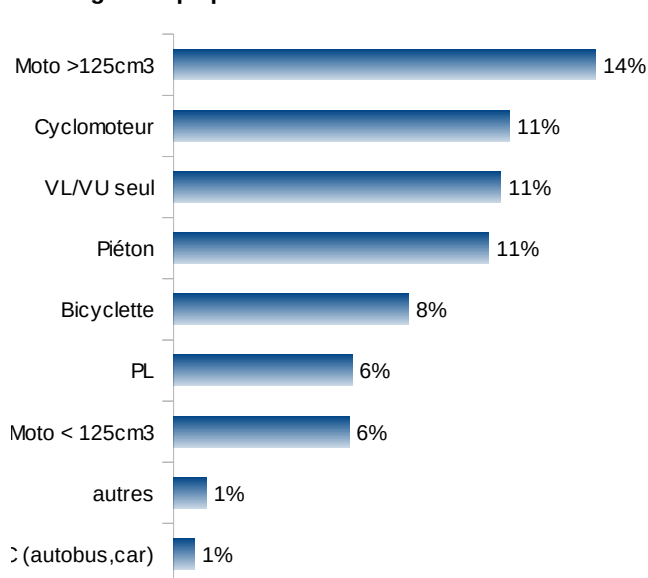
A contrario, la gravité des accidents augmentent de 2,4 en 2015 à 3,4 en 2016, avec une augmentation de 40 % de tués en VL/VU par rapport à 2015.

82% des accidents mortels 2016 ont impliqué au moins un VL/VU.

Quelques données sur les 1 447 accidents corporels impliquant 2016 au moins un VL / VU :

- Avec une médiane mensuelle 2016 à 124 accidents, les mois de janvier, juin puis de septembre à décembre ont été les plus accidentogènes.
- 62 % en agglomération
- 66 % en plein jour.
- 80 % sous des conditions atmosphériques normales
- 59 % sur voies communales
- 62 % hors intersection.
- 76 % se sont produits en semaine (jours ouvrables hors veilles de fêtes et jours fériés).
- 43 % des accidents corporels et 36 % des mortels se sont produits entre 7h - 9h et 17h-19h.

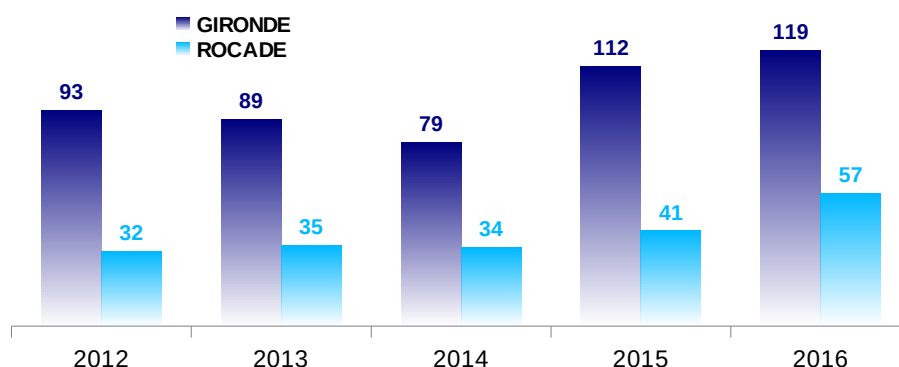
Les usagers impliqués dans les accidents 2016 avec VL/VU



Parmi les 63 accidents mortels impliquant un VL ou VU 2016 : 70 % ont eu lieu en jours ouvrables (hors jours de fêtes), 76 % hors intersection et 59 % hors agglomération.

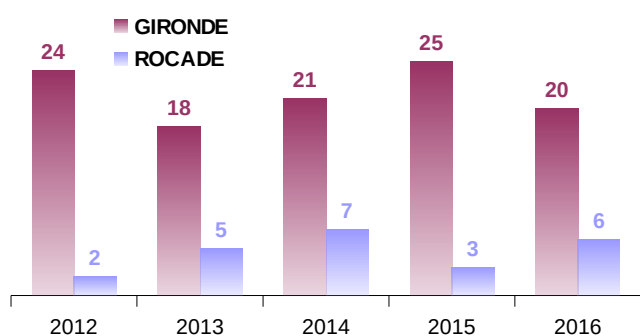
LES POIDS LOURDS (PL)

Accidents impliquant au moins un PL

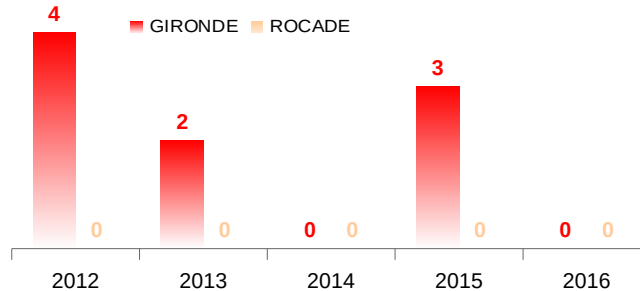


Les graphes suivants distinguent les victimes dans le PL et ceux causés par les accidents avec PL.

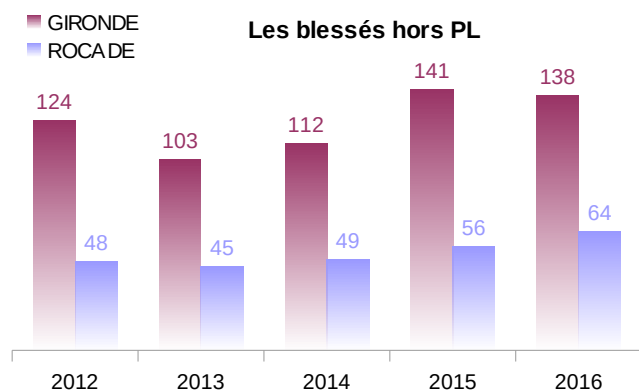
Les blessés dans les PL



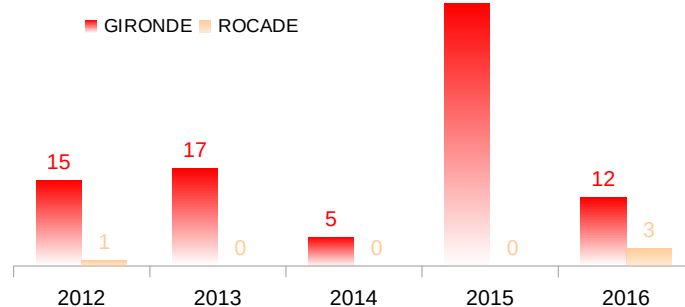
Les tués dans les PL



Les blessés hors PL



Les tués hors PL



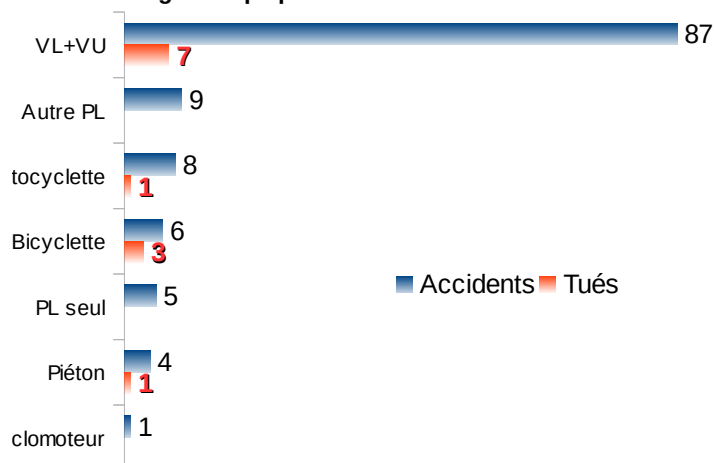
- Les accidents corporels 2016 en Gironde impliquant au moins un PL sont à nouveau à la hausse (+ 6 %). La part de l'accidentologie PL de la rocade est de 48 %, soit une hausse de 11 points par rapport à 2015.

Le nombre de blessés occupants les PL a diminué de 20 % sur le département et a légèrement augmenté sur la rocade (+ 3 blessés). Aucun tué à l'intérieur des PL en 2016.

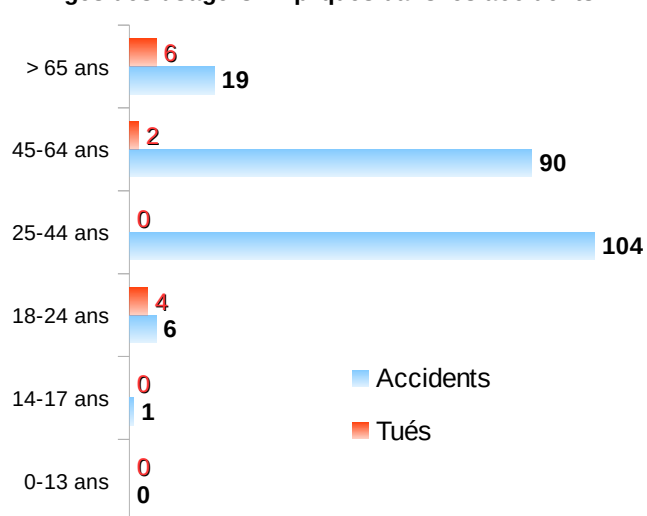
Le nombre de blessés hors PL a légèrement baissé de 2%. A contrario, il a augmenté de 14 % sur la rocade comme en 2015.

La baisse des tués hors PL entre 2015 et 2016 est due à l'accident de Puisseguin qui avait fait 41 tués dans l'autocar. Néanmoins, les tués hors PL restent élevés par rapport aux dernières années.

Les usagers impliqués dans les accidents 2016 avec PL



Âges des usagers impliqués dans les accidents PL

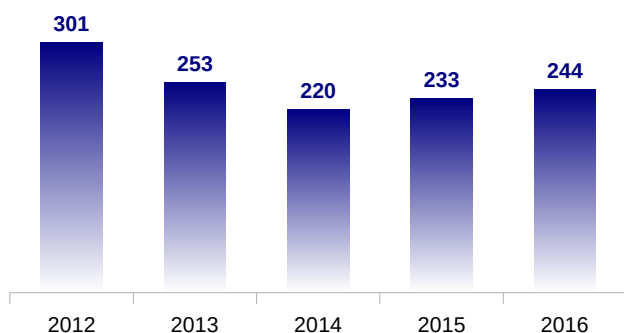


Quelques données 2016 à retenir sur les 119 accidents corporels impliquant au moins un PL :

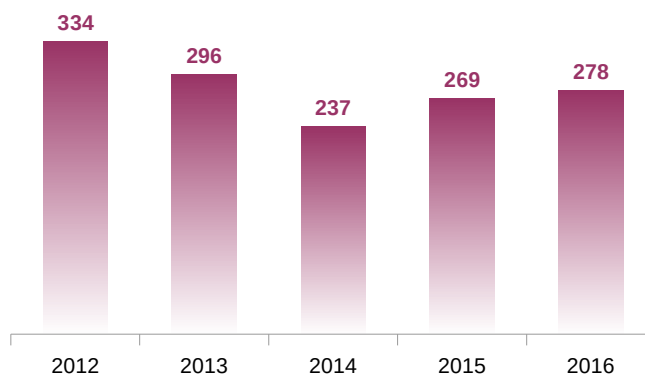
- Avec une médiane mensuelle 2016 à 10 accidents, les mois de janvier, mai, puis de septembre à novembre ont été les plus accidentogènes.
- 73 % avec les VL ou VU.
- 77 % en plein jour (68 % en 2015).
- 74 % sous des conditions atmosphériques normales (94 % en 2015).
- 84 % hors agglomération (75 % en 2015).
- 72% des accidents corporels sur autoroutes et routes nationales, 50 % des accidents mortels sur routes départementales.

LES VEHICULES SEULS SANS PIETON

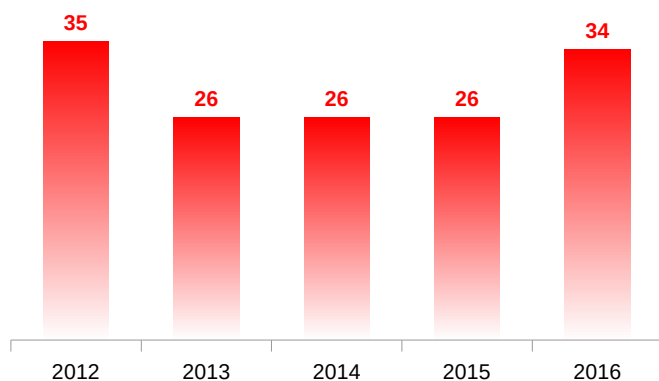
Les accidents impliquant un seul véhicule



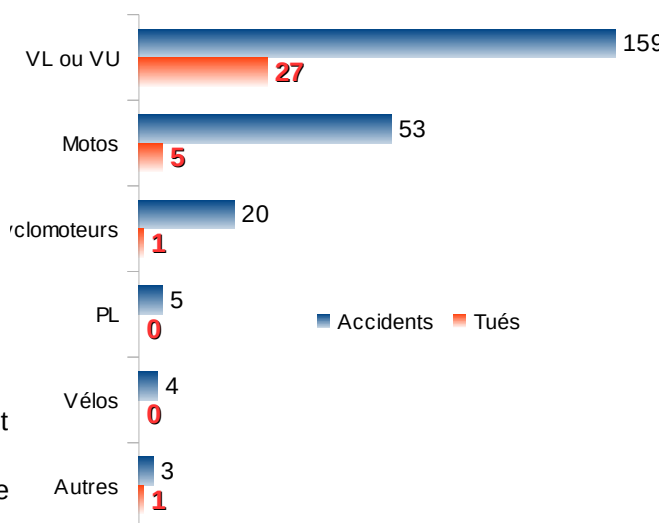
Les blessés dans les accidents impliquant un seul véhicule



Les tués dans les accidents impliquant un seul véhicule



Les usagers impliqués dans les pertes de contrôles



Depuis 2014, les accidents de véhicule seul sans piéton ont augmenté de 11 %.

Ils représentent 15 % des accidents corporels de l'année 2016, soit + 1 point par rapport à 2015.

Après 3 années constantes à 26 tués, l'année 2016 revient au chiffre de 2012. On a enregistré en 2016 pour cette catégorie d'accidents, 24 accidents mortels qui ont fait 34 tués, soit une augmentation de 31 % par rapport à 2015.

Ils représentent **33 % des accidents mortels et 41 % des tués du département.**

Pour cette catégorie d'accidents, les hommes représentent 88 % des tués et 74 % des blessés.

61 % de ces accidents corporels et 55 % de ces accidents mortels impliquant un seul véhicule se sont produits hors agglomération. On note donc une nouvelle progression de 9 points par rapport à 2015.

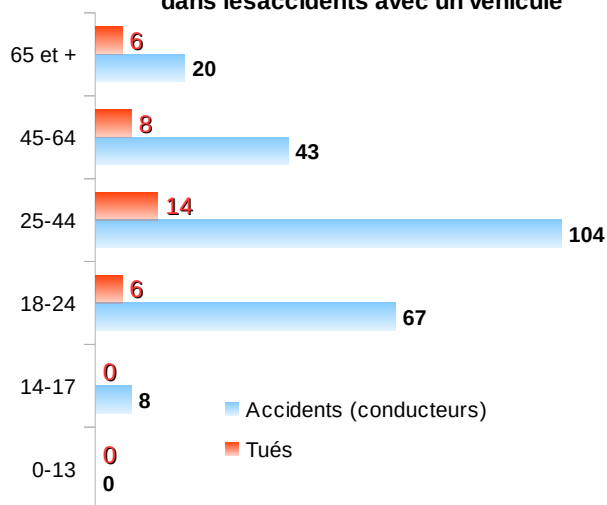
(rappel : 27% des accidents corporels du département en 2016 étaient hors agglomération)

La majorité de ces accidents impliquant un seul véhicule concerne les VL-VU et les motos :

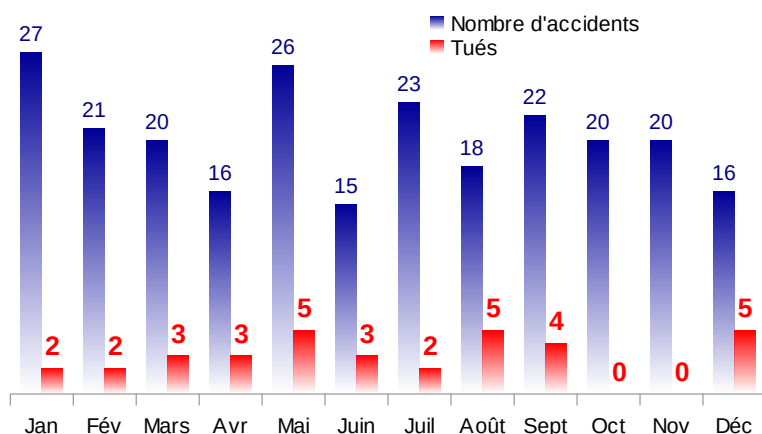
- 65 % concernent les VL/VU (+ 8 point par rapport à 2015). Ils représentent 80 % des tués dans ce type d'accident (27 tués sur 34).
- 22 % concernent les motos (- 2 points par rapport à 2015), avec 15 % des tués (5 tués sur 34).

Les conducteurs les plus touchés dans ces accidents sont les 25-44 ans (43%), puis les 18-24 ans (27%) et les 45-64 ans (18%).

Répartition des conducteurs et des tués impliqués dans les accidents avec un véhicule



Accidents et tués des véhicules seuls suivant mois

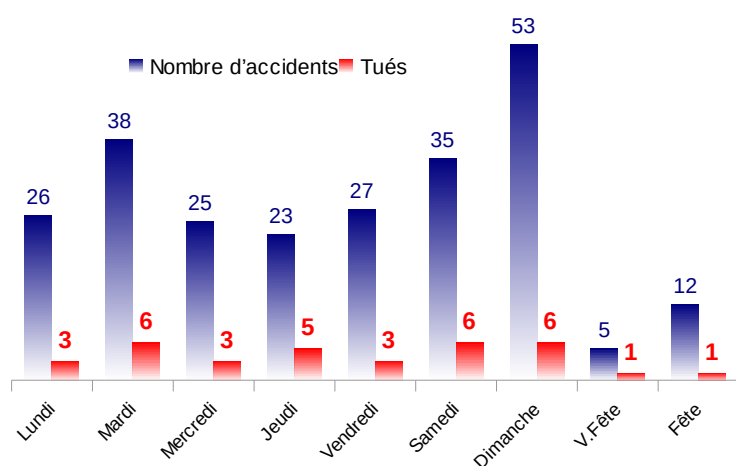


Avec une médiane mensuelle à 20 accidents impliquant un seul véhicule en 2016, les mois de janvier, mai, juin et septembre ont été les plus accidentogènes.

L'indice de gravité le plus élevé est pour le mois de décembre suivi par le mois d'août.

Les week-end, fêtes et veille de fêtes comptabilisent 7 % des accidents corporels de véhicules seuls, et 6 % des tués.

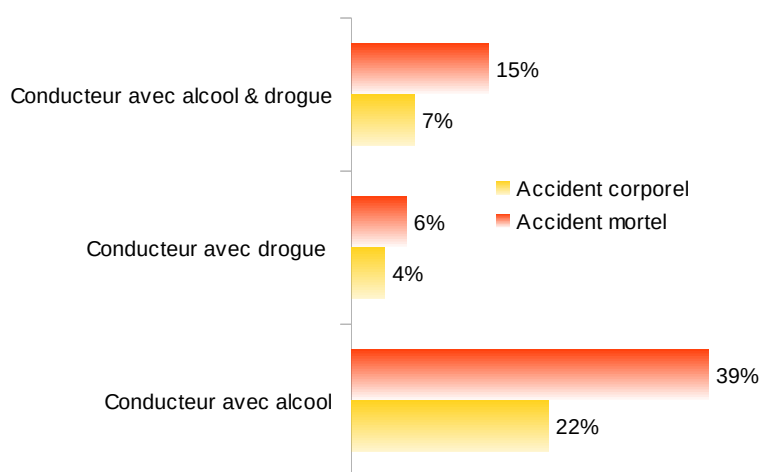
Accidents et tués des véhicules seuls suivant catégorie de jours



58 % des accidents corporels avec un seul véhicule se produisent de nuit. 63 % des accidents mortels avec un seul véhicule se produisent la nuit.

37 % de ces accidents se sont produits dans un virage, 73 % sous conditions atmosphériques normales, 45 % en plein jour.

Répartition des accidents suivant comportements alcool et stupéfiants



L'alcoolémie pour les accidents impliquant un seul véhicule est en légère baisse puisque nous enregistrons 22% des accidents corporels où le conducteur a été contrôlé positif (contre 23% en 2015).

Mais ce taux monte à 39 % pour les accidents mortels d'un véhicule seul sans piéton contre 35 % en 2015.

Au total, les comportements à risques (alcool et stupéfiants) représentent donc 32 % des accidents corporels et 60 % des accidents mortels impliquant un seul véhicule.

La part d'accidents sans équipement de sécurité se stabilise à 7 % (6 et 8% en 2014 et 2015).

4. Bilan 2012-2016 des enjeux DGO

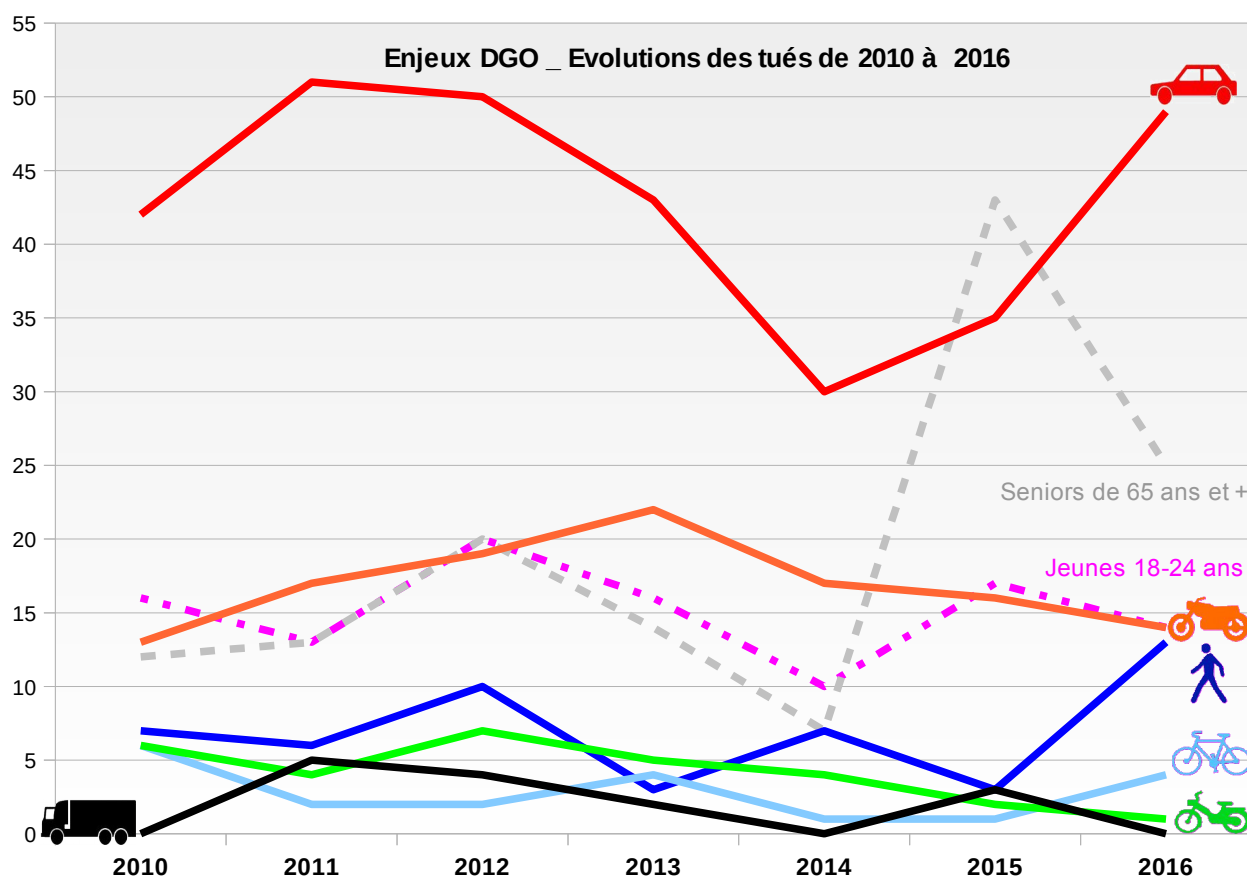
Cette dernière partie est spécifique à l'étude préalable pour l'élaboration du DGO 2018-2022 dans lequel seront repris les 4 enjeux impératifs fixés par l'ONISR :

- le risque routier professionnel,
- la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants),
- les jeunes, divisés en trois classes d'âges (14-17, 18-24 et 25-29 ans),
- les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 et 75 ans et plus).

Chaque enjeu sera analysé sur les 5 années 2012-2016 et sera comparé :

- à l'année de référence 2010,
- à la précédente période 2007-2011.
- aux indices nationaux de l'année 2016 (France Métropolitaine).

Le schéma suivant permet de visualiser globalement la situation des tués en Gironde depuis 2010.



Entre 2016 et 2010, les évolutions constatées sont :

- Les seniors (65 ans et +) : + 108 %
- Les jeunes 18-24 ans : -13 %
- Les VL : + 17 %
- les 2RM : + 8 %
- les piétons : + 86 %
- les vélos : -33 %
- les cyclos : - 83 %
- les PL : + 0 %

Risque routier professionnel



■ Bilan 2012 – 2016 des accidents impliquant les trajets domicile-travail (D-T) et professionnel (P)

D-T et P	Accidents	Tués D-T et P	Blessés D-T et P
2012	647	19	424
2013	557	10	327
2014	494	10	292
2015	545	14	362
2016	517	6	351
Total	2760	59	1756

D-T et P	% accidents	% Tués	% Blessés
2012	38%	20%	20%
2013	36%	13%	17%
2014	31%	16%	15%
2015	32%	14%	17%
2016	32%	7%	17%
Total	34%	14%	17%

Baisse des victimes depuis 5 ans et notamment des tués en 2016. Sur les 5 dernières années, les accidents impliquant les trajets D-T et P représentent 34 % des accidents corporels de la Gironde et 14 % des tués, avec une nette diminution (-7 points) sur la dernière année 2016.

■ Evolution par rapport à l'année de référence 2010 et à la précédente période 2007-2011

D-T et P	Tués	Blessés
2010	8	403
2016	6	351
Variation	-25%	-13%

D-T et P	Tués	Blessés
Total 2007-2011	58	2267
Total 2012-2016	59	1756
Variation	2%	-23%

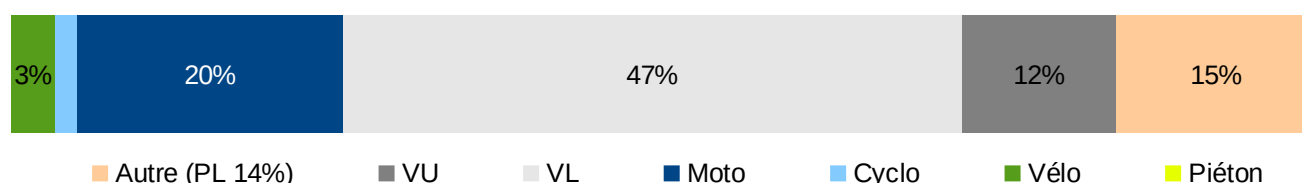
Baisse des victimes par rapport à l'année de référence 2010 et à la période 2007-2011. Par contre le nombre de tués reste identique (-2 par rapport à 2010 et +1 par rapport à 2007-2011).

DT et P	% tués	% Blessé
Total 2007-2011	9%	12%
Total 2012-2016	8%	11%
Variation (Point)	-1	-1

Les parts des tués et des blessés dans les accidents impliquant un trajet D-T et P sont pratiquement identiques entre les deux périodes (-1 point).

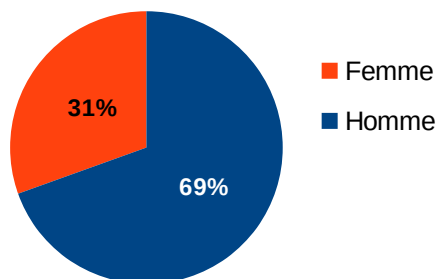
■ Catégories des 59 usagers tués dans un trajet D-T ou P entre 2012 et 2016

Répartition des usagers tués dans un trajet DT et P entre 2012 et 2016

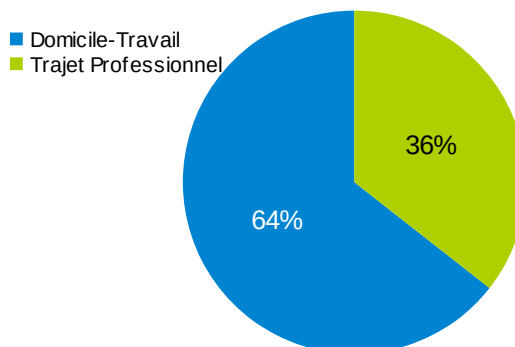


■ Répartition des 59 tués entre 2012 et 2016 selon leur sexe et le type de trajets

Répartition par sexe _ trajet DT et P

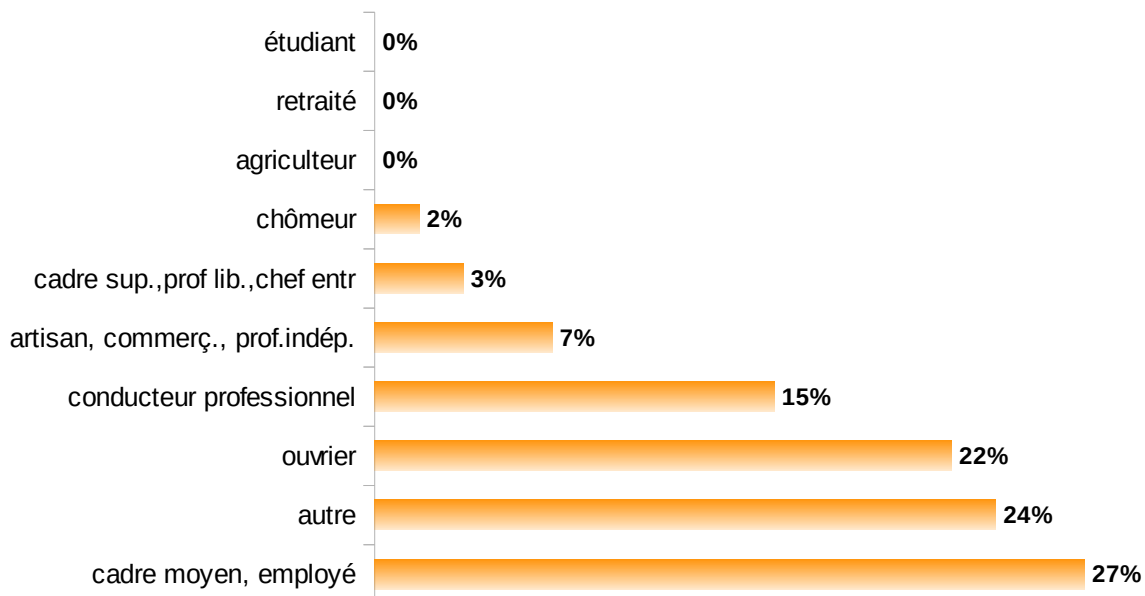


Répartition des trajets



■ Répartition des 59 tués selon leurs catégories professionnelles

Répartition des tués 2012-2016 selon catégories professionnelles



Les seniors

Deux tranches d'âges concernent désormais les seniors : les 65-74 ans  et les 75 ans et plus. 

■ Bilan 2012 – 2016 des accidents impliquant les seniors

65-74 ans	Accidents	Tués	Blessés
2012	153	8	74
2013	143	6	74
2014	145	2	81
2015	204	15	99
2016	192	8	100
Total	837	39	428

Sans Puissequin : 3 tués et 95 blessés en 2015

75 ans et +	Accidents	Tués	Blessés
2012	137	12	80
2013	111	8	70
2014	136	5	82
2015	134	27	94
2016	129	17	74
Total	647	69	400

Sans Puissequin : 5 tués et 93 blessés en 2015

Sans compter les victimes de l'accident de Puissequin, les 75 ans et + ont connu un lourd bilan de tués en 2016.

■ Part des seniors dans les accidents du département

65-74 ans	% accidents	% Tués	% Blessés
2012	9%	9%	3%
2013	9%	8%	4%
2014	9%	3%	4%
2015	12%	15%	5%
2016	12%	10%	5%
Total	10%	9%	4%

75 ans et +	% accidents	% Tués	% Blessés
2012	8%	13%	4%
2013	7%	10%	4%
2014	9%	8%	4%
2015	8%	27%	4%
2016	8%	21%	4%
Total	8%	17%	4%

Sur les blessés, stabilisation des parts vis-à-vis de l'accidentalité globale de la Gironde. La part des tués étaient en diminution de 2012 à 2015 (sans compter les victimes de Puissequin), mais elle a connu une augmentation en 2016 notamment chez les 75 ans et +.

■ Comparaison aux taux nationaux de la représentation des seniors dans les accidents 2016

65 -74 ans	Tués 2016	Blessés 2016
Gironde	10%	5%
Métropole	9%	3%

75 ans et +	Tués 2016	Blessés 2016
Gironde	21%	4%
Métropole	16%	2%

Les indicateurs 2016 des seniors sont au-dessus des taux nationaux, notamment pour les 75 ans et +.

■ Evolution par rapport à 2010

65 – 74 ans	Tués	Blessés
2010	3	100
2016	8	100
Variation	167%	0%

+ 5 tués par rapport à l'année de référence 2010.

75 ans et +	Tués	Blessés
2010	9	89
2016	17	74
Variation	89%	-17%

+ 89 % de tués par rapport à 2010.

■ Evolution par rapport à la période 2007-2011

65 – 74 ans	Tués	Blessés
Total 2007-2011	33	457
Total 2012-2016	39	428
Variation	18%	-6%

75 ans et +	% tués	% Blessés
Total 2007-2011	46	482
Total 2012-2016	69	400
Variation	50%	-17%

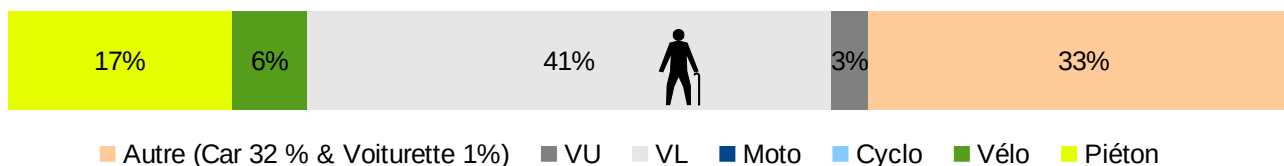
65 – 74 ans	% tués	% Blessé
Total 2007-2011	8%	4%
Total 2012-2016	9%	4%
Variation (Point)	1	0

75 ans et +	% tués	% Blessés
Total 2007-2011	11%	4%
Total 2012-2016	17%	4%
Variation (Point)	6	0

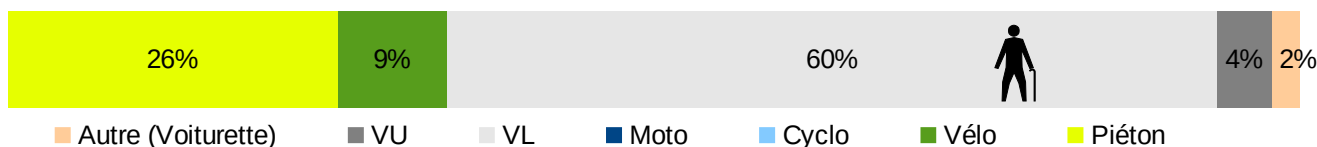
Plus de tués et moins de blessés dans les deux tranches d'âges par rapport à 2007-2011, avec une nette augmentation chez les 75 ans et +.

■ Catégories des usagers seniors tués entre 2012 et 2016 (avec et sans l'accident de Puisseguin)

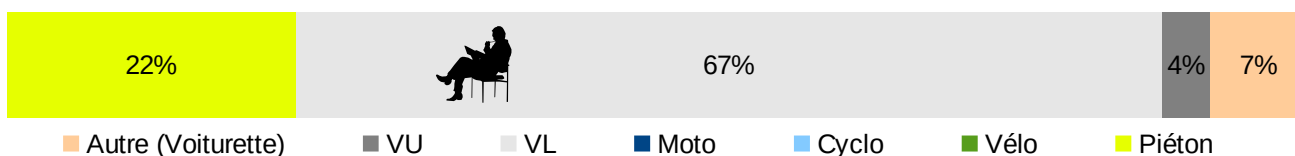
Usagers impliqués dans les accidents de seniors 75 ans et + entre 2012 et 2016 (avec Puisseguin)



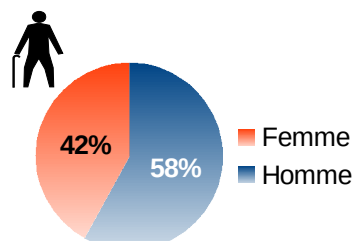
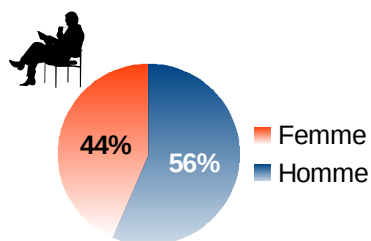
Usagers impliqués dans les accidents de seniors 75 ans et + entre 2012 et 2016 (sans Puisseguin)



Usagers impliqués dans les accidents de seniors 65-74 ans entre 2012 et 2016 (sans Puisseguin)




Usagers impliqués dans les accidents de seniors 65-74 ans entre 2012 et 2016 (avec Puisseguin)




Les jeunes

L'enjeu « jeunes » est divisé en trois tranches d'âges : 14-17 ans  18-24 ans  et 25-29 ans 


■ Bilan 2012 – 2016 des accidents impliquant les jeunes



	Accidents	Tués	Blessés
2012	179	1	191
2013	136	5	132
2014	140	2	138
2015	151	3	143
2016	150	0	126
Total	756	11	730




	Accidents	Tués	Blessés
2012	603	20	463
2013	542	16	428
2014	545	10	419
2015	561	17	402
2016	536	14	411
Total	2787	77	2123




	Accidents	Tués	Blessés
2012	372	8	236
2013	347	5	205
2014	362	9	219
2015	411	6	251
2016	399	6	262
Total	1891	34	1173


■ Part des jeunes dans les accidents du département



	Accidents	Tués	Blessés
2012	10%	1%	9%
2013	9%	6%	7%
2014	9%	3%	7%
2015	9%	3%	7%
2016	9%	0%	6%
Total	9%	3%	7%




	Accidents	Tués	Blessés
2012	35%	21%	22%
2013	35%	20%	22%
2014	34%	16%	21%
2015	33%	17%	19%
2016	33%	17%	19%
Total	34%	18%	21%




	Accidents	Tués	Blessés
2012	22%	9%	11%
2013	22%	6%	10%
2014	23%	15%	11%
2015	24%	6%	12%
2016	24%	7%	12%
Total	23%	8%	11%


■ Comparaison aux taux nationaux de la représentation des jeunes dans les accidents 2016



	Tués	Blessés
Gironde	0%	6%
Métropole	3%	7%



	Tués	Blessés
Gironde	17%	19%
Métropole	17%	12%



	Tués	Blessés
Gironde	7%	12%
Métropole	9%	8%

Avec une baisse globale des chiffres ATB, une faible représentation au niveau départemental et des indices en dessous des indices nationaux, l'enjeu 14-17 ans a de très bons résultats.

Les 18-24 ans sont impliqués dans 34 % des accidents et représentent 18 % des tués de la Gironde des 5 dernières années.

Sa proportion de tués est identique au niveau national, mais sa représentation de blessés est au-dessus de 7 points.

Les 25-29 ans sont impliqués dans 23 % des accidents girondins, leur part de tués est en dessous de la métropole, mais ses blessés sont à 4 points de plus avec une augmentation continue depuis 2014.

■ Evolution par rapport à 2010



	Tués	Blessés
2010	5	218
2016	0	143
Variation	-100%	-34%



	Tués	Blessés
2010	16	564
2016	14	411
Variation	-13%	-27%



	Tués	Blessés
2010	6	250
2016	6	262
Variation	0%	5%

■ Evolution par rapport à la période 2007-2011



	Tués	Blessés
2007-2011	20	1109
2012-2016	11	730
Variation	-45%	-34%



	Tués	Blessés
2007-2011	78	2874
2012-2016	77	2123
Variation	-1%	-26%



	Tués	Blessés
2007-2011	37	1458
2012-2016	34	1173
Variation	-8%	-20%

	Tués	Blessés
2007-2011	5%	9%
2012-2016	3%	7%
Variation	-2 points	-2 pts

	Tués	Blessés
2007-2011	18%	23%
2012-2016	18%	21%
Variation	0 point	-2 pts

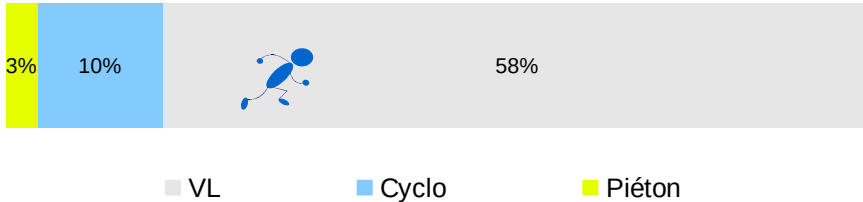
	Tués	Blessés
2007-2011	9%	12%
2012-2016	8%	11%
Variation	-1	-1

Les deux indicateurs de cette tranche ont nettement diminué.

Autant de tués et moins de blessés.

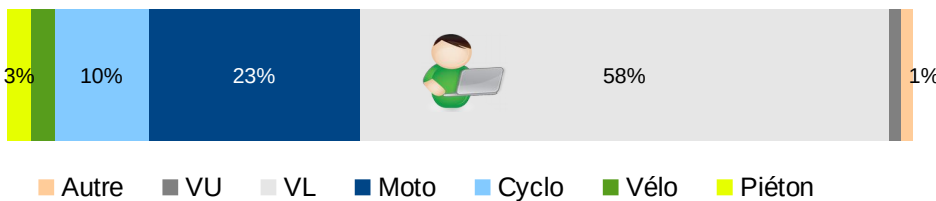
3 tués en moins et beaucoup moins de blessés entre les deux périodes.

■ Catégories des « jeunes » tués entre 2012 et 2016



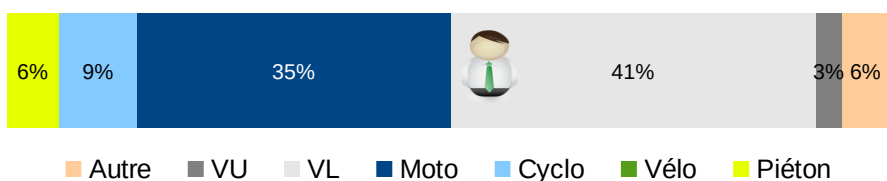
Sur les 11 tués 2012-2016 de la tranche 14-17 ans :

- 9 hommes,
- 2 femmes.



Sur les 77 tués 2012-2016 de la tranche 18-24 ans :

- **66 hommes (86%),**
- 11 femmes (14%).



Sur les 34 tués 2012-2016 de la tranche 24-29 ans :

- **27 hommes (79%),**
- 7 femmes (21%).

Alcool / Stupéfiants

Les données relevées ci-après sont des valeurs calculées sur les accidents dont les résultats sur les conducteurs impliqués ont des résultats alcool ou stupéfiants connus dans les BAAC.

Pour mémoire, parmi les 77 accidents mortels de 2016, 65 % des accidents mortels ont des résultats alcool / stupéfiants connus.

Les 35 % restants ont des résultats « non déterminés » et ne sont pas pris en compte dans les statistiques de cet enjeu.

■ Bilan 2012 – 2016 des accidents impliquant alcool



ou stupéfiants



	Accidents	Acc. Mortel	Tués	Blessés
2012	166	24	27	230
2013	142	19	19	187
2014	138	10	12	185
2015	112	13	13	166
2016	160	20	23	233
Total	718	86	94	1001



	Accidents	Acc. Mortel	Tués	Blessés
2012	75	19	21	105
2013	62	18	22	75
2014	60	12	13	81
2015	47	9	9	74
2016	72	14	15	121
Total	316	72	80	456

■ Part des accidents avec alcool ou stupéfiants dans les accidents du département



	Accidents	Acc. Mortel	Tués	Blessés
2012	10%	27%	29%	11%
2013	9%	27%	24%	10%
2014	9%	17%	20%	9%
2015	7%	23%	13%	8%
2016	10%	26%	28%	11%
Total	9%	25%	22%	10%



	Accidents	Acc. Mortel	Tués	Blessés
2012	4%	21%	22%	5%
2013	4%	26%	28%	4%
2014	4%	21%	21%	4%
2015	3%	16%	9%	3%
2016	4%	18%	18%	6%
Total	4%	21%	19%	4%

Après une diminution de 2012 à 2015, la présence d'alcool dans les accidents y compris mortels augmente en 2016.

Entre 2012-2016, 25 % des accidents mortels ont eu au moins un conducteur avec un taux d'alcool supérieur au seuil légal.

Idem, après une diminution de 2012 à 2015, la présence de stupéfiants dans les accidents y compris mortels augmente en 2016.

Entre 2012 et 2016, 21 % des accidents mortels ont eu au moins un conducteur avec un résultat positif à au moins un produit stupéfiant.

■ Comparaison aux données nationales de la représentation des jeunes dans les accidents 2016



	Tués
Gironde	30%
Métropole	30%

La Gironde a le même taux que la France métropole pour les personnes tuées dans un accident avec conducteur dont l'alcoolémie est connue.



	Tués
Gironde	36%
Métropole	22%

La Gironde est nettement au-dessus du taux national pour les personnes tuées dans un accident avec résultat « stupéfiant » est connu.

■ Evolution par rapport à l'année de référence 2010



	Accidents	Acc. Mortel	Tués	Blessés
2010	206	24	26	264
2016	160	20	23	233
Variation	-22%	-17%	-12%	-12%

	Accidents	Acc. Mortel	Tués	Blessés
2010	65	14	14	107
2016	72	14	15	121
Variation	11%	0%	7%	13%



Baisse des indicateurs ATB sur les accidents avec alcool positif par rapport à l'année de référence.

Autant d'accident mortel mais plus d'accidents et de blessés avec présence d'au moins un stupéfiant.

■ Evolution par rapport à la période 2007-2011



Nombre	Accidents	Acc. Mortel	Tués	Blessés
2007-2011	1001	121	135	1292
2012-2016	718	86	94	1001
Variation	-28%	-29%	-30%	-23%

%	Accidents	Acc. Mortel	Tués	Blessés
2007-2011	10%	32%	32%	10%
2012-2016	9%	25%	22%	10%
Variation	-1 point	-7 pts	-10 pts	-1 pt



	Accidents	Acc. Mortel	Tués	Blessés
2007-2011	312	63	67	432
2012-2016	316	72	80	456
Variation	1%	14%	19%	6%

	Accidents	Acc. Mortel	Tués	Blessés
2007-2011	3%	16%	16%	3%
2012-2016	4%	21%	19%	4%
Variation	+ 1 point	+ 5 pts	+ 3 pts	+ 1 pt

Entre les deux périodes :

- baisse globale des indicateurs ATB sur les accidents avec présence d'alcool supérieur au seuil légal.
- la part des accidents mortels avec présence d'alcool est à la baisse (- 7 points).

Entre les deux périodes :

- hausse des indicateurs ATB, notamment pour les accidents mortels et tués.
- la part des accidents mortels avec présence de stupéfiants est à la hausse (+ 5 points).

■ Répartition des 80 usagers tués entre 2012 et 2016 avec alcool ou stupéfiants

Répartition des usagers tués 2012-2016 dans un accident avec alcool > seuil légal



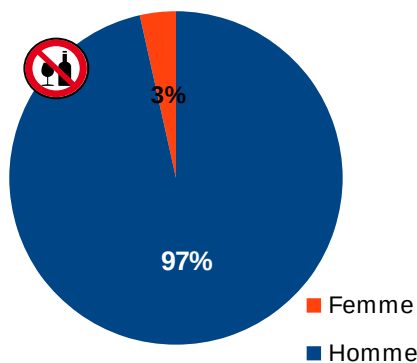
Sur les 86 accidents mortels 2012-2016 avec présence d'alcool positif, 50 ont impliqué un seul véhicules sans piéton (dont 39 en VL/VU).

Répartition des tués 2012-2016 dans accidents avec stupéfiants



Sur les 72 accidents mortels 2012-2016 avec présence de stupéfiants, 27 ont impliqué un seul véhicule sans piéton (dont 20 étaient des VL/VU).

Répartition Alcool



Répartition Stupéfiants

